Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen

nebst

Entwurf einer Wegeordnung.

Von

A. Germershausen,

Landrath des Kreises Adelnau.

Erster Band.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1890.

Das

Wegerecht und die Wegeverwaltung

in Preußen

nebst

Entwurf einer Wegeordnung.

Von

A. Germershausen,

Landrath des Kreises Adelnau.

Erster Band.

Berlin.

Carl Heymanns Verlag.

1890.

Vorwort.

Seit dem im Jahre 1852 herausgegebenen Buch „Die Wegepolizei und das Wegerecht von Ludwig von Rönne" ist keine Darstellung des Wegerechts und der Wegeverwaltung in Preußen erschienen. Das vorliegende Werk soll diese Lücke ausfüllen. Ein Bedürfniß hierzu dürfte vorhanden sein, da nach dem Zeugniß der Motive zu den verschiedenen dem Landtage vorgelegten Entwürfen einer Wegeordnung auf keinem anderen Gebiete der Verwaltung der Rechtszustand ein so unsicherer ist, wie hier, ferner auch das Verfahren in Wegesachen durch die neuere Verwaltungsgesetzgebung eine völlige Umgestaltung und eigenartige Entwickelung erfahren hat.

Das Werk behandelt im ersten Bande in systematischer Form das im Geltungsgebiet des allgemeinen Landrechts bestehende Recht unter Berücksichtigung der in den neuen Provinzen ergangenen Wegegesetzgebung, sowie der Judikatur der obersten Gerichtshöfe. Hieran schließt sich der Entwurf einer Wegeordnung mit Motiven. Letztere bringen zur Anschauung, aus welchen Gründen die seit dem Anfange des Jahrhunderts fortgesetzten Bemühungen, den Erlaß einer Wegeordnung herbeizuführen, bisher gescheitert sind, und versuchen, in Anlehnung an die bisherige Rechtsentwickelung, jene Hindernisse wegzuräumen.

Der zweite Band des Werkes enthält eine Zusammenstellung der wichtigsten allgemeinen und provinziellen Wegegesetze und der in

den verschiedenen Provinzen zur Förderung des Chaussee- und Wegebaues erlassenen Provinzialstatuten, Normativbestimmungen und Reglements.

Möchte das Werk den zur Rechtsprechung und Verwaltung in Wegeangelegenheiten berufenen Behörden sich nützlich erweisen und möchte dasselbe vielleicht auch dazu beitragen, die Ansichten über die Ziele einer Wegeordnung zu klären und den baldigen Erlaß einer solchen zu fördern!

Adelnau, den 1. August 1889.

Germershausen,
Landrath des Kreises Adelnau.

Inhaltsverzeichniß.

Theil I.

Von den öffentlichen Wegen im Allgemeinen.

Theil II.

Von der Verpflichtung zum Wegebau.

A. Wegebaulast der Gemeinden und Wegeadjacenten.

B. Wegebaulast weiterer Verbände.

C. Wegebaulast aus besonderen Rechtsgründen.

Theil III.

Von den Chausseen.

Theil IV.

Von dem Verfahren und der Zuständigkeit der Behörden in Wegebausachen.

Theil V.

Von der Verpflichtung Dritter in Bezug auf den Wegebau.

Theil VI.

Entwurf einer Wegeordnung mit Motiven.

Abkürzungen.

J.M.Bl. . . .	Justiz-Ministerialblatt.
K.O.	Kreisordnung.
K.G. E. . . .	Entscheidungen des Kammergerichts.
L.V.G.	Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung.
M.Bl.	Ministerialblatt der inneren Verwaltung.
O.T. E. . . .	Entscheidungen des Obertribunals.
O.V.G. E. . . .	Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts.
R.G. E. . . .	Entscheidungen des Reichsgerichts.
Z.G.	Zuständigkeitsgesetz.

Theil I.

Von den öffentlichen Wegen im Allgemeinen.

§ 1. Begriff des öffentlichen Weges.

1. Definition. 2. Merkmale. 3. Eintheilung der öffentlichen Wege. 4. Oeffentlichkeit der Fußwege. 5. Wege mit beschränkter Oeffentlichkeit. 6. Eisenbahnzufuhrwege. 7. Wege auf Deichen. 8. Der Leinpfad. 9. Wegekataster.

1. Das Allgemeine Landrecht enthält keine Definition des öffentlichen Weges. Das Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 beschränkt in Uebereinstimmung mit dem früheren Recht die Zuständigkeit der Polizeibehörden auf die Aufsicht über die öffentlichen Wege. Eine Begriffsbestimmung wird indessen in dem Gesetze nicht gegeben. Ebenso enthalten sich die im Jahre 1865 und 1875 vorgelegten Entwürfe einer Wegeordnung absichtlich einer solchen Definition. Diese Unterlassung wird in den Motiven mit folgenden Erwägungen gerechtfertigt[1]):

„Eine förmliche Definition des öffentlichen Weges erscheint nicht erforderlich und nicht geeignet. Der den Provinzialständen vorgelegte Entwurf definirte:

> Jeder Weg, welcher zum freien Verkehr dient, ist ein öffentlicher Weg"

und die Stände haben hiergegen nichts erinnert. Auch später vorgeschlagene Definitionen sind wesentlich gleichlautend gewesen. Man fand jedoch schon bei den früheren weiteren Umarbeitungen des Entwurfs, daß obiger Satz mehr eine Umschreibung des Begriffs, den er nur mit anderen Worten noch einmal ausdrückt, als eine rechtliche Entwickelung und Feststellung desselben enthielt, ohne übrigens, worauf es doch übrigens ankommen würde, für die Bestimmung des Weges zum freien Verkehr Merkmale anzugeben, an welche jene rechtlich erkannt werden könnten. Die Bedeutung dessen, was unter einem öffentlichen Wege zu verstehen, liegt, soweit es nöthig ist, klar im Worte selbst. Ob aber ein Weg nach den gegebenen Umständen für einen öffentlichen oder einen

---

[1]) Drucks. des H.H. 1865 Anl. Nr. 11 S. 99, Drucks. des Abg.H. 1875 Nr. 24 S. 87.

Privatweg zu erachten ist, läßt sich durch eine durchgreifende, den Gegensatz in seinen verschiedenen Beziehungen erschöpfende Definition im Voraus nicht entscheiden, weil nur die in jedem einzelnen Fall obwaltenden Verhältnisse den Ausschlag geben können. Alle Definitionen und Umschreibungen würden eher Zweifel in die Sache hineintragen als beseitigen. Auch frühere Gesetze und Rechte sehen, unzweifelhaft aus gleichen Rücksichten, von einer Definition ab odergeben solche nicht ausländlich.[2]) Die bezüglichen entstehenden Streitigkeiten werden, wie schon bisher, der Entscheidung in den geordneten Instanzen zu überlassen sein. Auch die von etlichen Seiten in Anregung gebrachte Aufstellung einer Matrikel der sämmtlichen öffentlichen Wege würde, abgesehen von der Schwierigkeit ihrer Ausführung und der dabei gegebenen Anregung zu Widersprüchen und Streitigkeiten, die Verhältnisse nach der beregten Seite höchstens insofern anders stellen, als die jetzt zu Recht bestehende richterliche Kognition ausgeschlossen werden würde. Denn eine solche Matrikel könnte nur von den Verwaltungsbehörden aufgestellt werden und müßte dann eine definitive sein."

In dem Bericht der XIV. Kommission über den Entwurf einer Wegeordnung von 1875[3]) wurde von einer Seite ausgeführt: eine Bestimmung des Begriffs öffentlicher Wege werde schwer zu entbehren sein. Eine Vergleichung der Bestimmungen in den §§ 16, 33, 43, 54 des Entwurfs ergebe, daß das Kriterium für den Charakter eines Weges, als eines öffentlichen oder nicht öffentlichen, nur in der jedesmaligen Entscheidung der Gemeinde- oder Kreisvertretung zu suchen sei. Diese Organe entbehrten aber für ihre Entscheidung jedes rechtlichen Anhalts und würden lediglich auf die Erörterung der Bedürfnißfrage beschränkt bleiben. Ein solcher Zustand könne zu vielen Weitläufigkeiten führen. Die Wegeordnung für Hannover habe eine Definition der öffentlichen Wege dahin aufgenommen:

> Oeffentliche Wege sind solche, welche zu allgemeinem Gebrauch dienen und demselben nicht kraft Privatrechts entzogen werden können.

---

[2]) Cfr. einige der ausführlichsten Beschreibungen öffentlicher Wege im § 5 des Schlesischen Wegereglements vom 11. Januar 1797 und im § 8 des Sächsischen Mandats vom 28. April 1781.

[3]) Drucks. des Abg.H. 1875 Nr. 331 S. 5; s. auch Komm.-Bericht 1865, Drucks. des Abg.H. Nr. 11 S. 115.

Wenn diese Definition auch nicht vollständig befriedige, so bringe sie doch zum Ausdruck, daß der freie ungehinderte Verkehr für Jedermann das erste Erforderniß eines öffentlichen Weges sei. In Ermangelung einer besseren Begriffsbestimmung möge man wenigstensdiese in das Gesetz aufnehmen. Von anderer Seite wurde entgegnet, daß den Gesetzgebungen gerade der Staaten, welche sich eines wohlgeordneten Wegewesens erfreuen, wie England und Frankreich, eine solche Definition ermangele, daß z. B. das französische Recht sich mit einer Aufzählung der verschiedenen Arten der öffentlichen Wege begnüge, und daß es bei der Schwierigkeit, eine erschöpfende und alle Unterscheidungsmerkmale enthaltende Begriffsbestimmung zu geben, zweckmäßig erscheine, die Entscheidung dem konkreten Falle zu überlassen.

Aus denselben Gründen beschloß die zur Berathung des im Jahre 1876 vorgelegten Entwurfs einer Wegeordnung eingesetzte Kommission des Abgeordnetenhauses, von der Aufnahme einer Definition in das Gesetz Abstand zu nehmen.[4]) Der im Jahre 1877 dem Abgeordnetenhause vorgelegte Entwurf einer Wegeordnung[5]) enthielt dagegen im § 2 folgende Definition:

> Oeffentliche Wege sind solche, welche zu allgemeinem Gebrauche dienen und demselben nicht kraft Privatrechts entzogen werden können.

Die Motive[6]) bemerken dazu: „Bei den kommissarischen Berathungen der Entwürfe aus den Jahren 1875 und 1876 wurde der Wunsch laut, dem Gesetze eine Bestimmung des Begriffs der öffentlichen Wege an die Spitze gestellt zu sehen. Um diesem als berechtigt anzuerkennenden Wunsche zu genügen, hat der gegenwärtige Entwurf in dem § 2 die Bestimmung des Begriffs in Vorschlag gebracht, welche das Hannoversche Gesetz über Gemeindewege und Landstraßen vom 28. Juli 1851[7]) giebt. Es liegt dieser Begriffsbestimmung die gemeinrechtliche Auffassung zu Grunde, wonach derjenige Weg als ein öffentlicher betrachtet wird, dessen ein Jeder sich zu bedienen berechtigt ist. Die Frage, unter welchen Voraussetzungen diese Berechtigung eintritt, bleibt bei der gegebenen Definition freilich offen, dieselbe kann aber auch bei der Mannig-

---

[4]) Drucks. des Abg.-H. 1876 Nr. 152 S. 7.

[5]) Drucks. des Abg.-H. 1877/78 Nr. 14.

[6]) A. a. O. S. 26.

[7]) Hannoversche Gesetzsamml. 1851 I. Abs. Nr. 27 S. 141 § 2.

faltigkeit ihrer Entstehungsgründe im Gesetz nicht beantwortet werden, ist vielmehr nach den einschlagenden Rechtsvorschriften und den Verhältnissen der einzelnen Fälle zu entscheiden. Da das Recht eines Jeden zum Gebrauch des Weges das wesentliche Merkmal seiner öffentlichen Natur ist, so beseitigen weder polizeilich noch privatrechtlich begründete Beschränkungen rücksichtlich der Art seines Gebrauchs das öffentliche Rechtsverhältniß. Der öffentliche Weg bleibt daher ein solcher, auch wenn er nur für bestimmte Zwecke des Verkehrs oder nur für bestimmte Beförderungsmittel offen steht. Erforderlich ist nur, daß zu dem beschränkten Gebrauch ein Jeder berechtigt sei."

In der Kommission des Abgeordnetenhauses [8]) wurde mehrseitig festgestellt, daß eine Begriffsbestimmung der öffentlichen Wege nicht nur für den praktischen Gebrauch, sondern auch für die Rechtsprechung im Verwaltungsstreitverfahren als ein Bedürfniß und das Fehlen einer solchen gerade von diesen Behörden als ein Mangel empfunden sei. Man gab zu, daß die Begriffsbestimmung der Vorlage juristisch nicht erschöpfend und eher eine Umschreibung als eine Begriffsbestimmung, daß aber eine bessere nicht an die Stelle zu setzen sei und eine gleichartige Bestimmung in den Wegegesetzen von Hannover, Schleswig-Holstein und Oldenburg sich als ausreichend erwiesen habe.

Die gedachte Definition entspricht der bisherigen Rechtsentwicklung und wird auch in der Literatur als zutreffend anerkannt. [9])

2. Die Entscheidung, ob ein Weg als öffentlicher anzuerkennen ist, liegt auf thatsächlichem Gebiet und ist nach den konkreten Umständen des einzelnen Falles zu treffen. Wenn hiernach auch allgemein feststehende Merkmale der Oeffentlichkeit nicht vorhanden sind, so wird doch in der Regel derjenige Weg als öffentlicher zu betrachten sein, der die einzige oder kürzeste Verbindung zweier Orte

---

[8]) Drucks. des Abg.-H. 1877/78 Nr. 181 S. 6.

[9]) Vgl. Georg Meyer, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Leipzig 1883, Th. I § 160 S. 481. Lorenz von Stein, Handbuch der Verwaltungslehre, Stuttgart 1876, S. 361. Frhr. von Stengel, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Stuttgart 1886, § 94 S. 415. Wand, Die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz, Kirchheimbolanden 1887, S. 7. Guillaume, traité pratique de la voirie vicinale, Paris 1877, S. 7. Ferraud-Giraud, traité des voies rurales, Paris 1886, Th. I S. 26. Lübeckische Wegeordnung vom 29. Juli 1874, § 1. Bremische Wegeordnung vom 27. Dezember 1878, § 1. Holsteinische Wegeordnung vom 1. März 1842, § 6.

herstellt und von dem Publikum bisher dauernd und ungestört unter Umständen benutzt worden ist, welche auf dessen Bestimmung für den öffentlichen Verkehr schließen lassen,[10] der in der Dorfskarte und dem Dorfsrezeß als öffentlich verzeichnet steht,[11] der von den nach öffentlichem Recht zur Wegeunterhaltung verpflichteten Verbänden bisher unterhalten worden ist,[12] der von der zuständigen Behörde, z. B. der Landespolizeibehörde, innerhalb der ihr zustehenden Befugnisse für den öffentlichen Verkehr, z. B. als Zufuhrweg für einen Bahnhof bestimmt ist,[13] der von der zuständigen Behörde durch Erkenntniß als öffentlich erklärt ist,[14] der mit Zustimmung der Wegepolizeibehörde von dem Wegebaupflichtigen für den öffentlichen Verkehr ausdrücklich überlassen wird.[15]

Die Oeffentlichkeit eines Weges wird nicht dadurch aufgehoben, daß der Grund und Boden, über welchen der Weg führt, sich im Privateigenthum befindet,[16] oder daß die Benutzung vorübergehend,

---

[10]) Ob diese Voraussetzungen vorliegen, ist quaestio facti. Erk. d. O.V.G. vom 14. Okt. 1885 im Preuß. Verwaltungsblatt Bd. 7 S. 74, vom 23. Jan. 1886 in der Zeitschrift „Selbstverwaltung" Jahrg. 13 S. 236, vom 12. Jan. 1887 a. a. O. Jahrg. 14 S. 156; durch Notorietät kann die Eigenschaft eines Weges als eines öffentlichen nicht festgestellt werden, da letztere einen anderweiten Beweis für Thatsachen, aber nicht für Rechtsverhältnisse ersetzen kann. O.V.G. E. Bd. 2 S. 243. Die Nothwendigkeit der Kommunikation, wenn sie lange bestanden hat, kann ein thatsächliches Moment für die Oeffentlichkeit abgeben. Erk. d. O.V.G. v. 10. Sept. 1887 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 20.

[11]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 213.

[12]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 213—216, Bd. 12 S. 291 ff.

[13]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 236.

[14]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 245.

[15]) Erk. d. O.V.G. v. 3. April 1886 im Preuß. Verwaltungsblatt Jahrg. 7 S. 322, eine stillschweigende Genehmigung genügt nicht. Erk. d. O.V.G. vom 25. Juni 1884 in der Zeitschrift „Selbstverwaltung" Jahrg. 12 S. 292. Bei einem Kirchhof ist aus dem Umstande allein, daß die mit der Beaufsichtigung betrauten Organe es unterlassen haben, die Benutzung desselben zu hindern, nicht ohne Weiteres zu schließen, daß die Widmung des zum Wege benutzten Kirchhoftheils für den öffentlichen Verkehr erfolgt sei. Erk. d. O.V.G. v. 5. Juni 1886 im Preuß. Verwaltungsblatt Jahrg. 7 S. 333. Aus der Grundsteuerfreiheit — G. v. 21. Mai 1861 (G.S. S. 253) § 4c — folgt die Oeffentlichkeit nicht. (O.V.G. Bd. 10 S. 356.) Nach der Judikatur der sächsischen Gerichtshöfe begründet der Umstand, daß ein Weg steuerfrei ausgemessen und im Flurbuche als besondere Parzelle eingetragen ist, eine gewisse Vermuthung für die öffentliche Qualität, welche nur dann als widerlegt betrachtet werden kann, wenn die Irrthümlichkeit des Eintrages im Flurbuche nachgewiesen worden ist. Vgl. Schwartzkopf „Das Fahrwesen", Plauen 1888, S. 3.

[16]) O.T. E. Bd. 49 S. 69, Striethorst Arch. Bd. 37 S. 161, Bd. 52 S. 20, O.V.G. E. Bd. 5 S. 236, Bd. 9 S. 189, 211, 251, Bd. 12 S. 290, R.G. E. Bd. 6 S. 207.

z. B. durch Umpflügen erschwert, oder zeitweise, z. B. behufs Ausführung einer Reparatur oder behufs Minderung der Abnützung, ganz unterbrochen worden ist.[17]) Ebensowenig wird die Oeffentlichkeit dadurch aufgehoben, daß Wege nach ihrer Eigenschaft als Reit- oder Fußwege, oder nach der besonderen Bestimmung derselben als Mühlen-, Kirchen-, Schulwege 2c. dauernd bestimmten Beschränkungen hinsichtlich des Gebrauchsrechts unterworfen sind,[18]) sofern sie nur zu diesem Zwecke oder Gebrauch Jedermann zugänglich sind.[19]) Endlich ist es mit Bezug auf die Oeffentlichkeit unerheblich, ob derjenige, welcher den Weg angelegt hat, denselben den zur Unterhaltung verpflichteten Verbänden ausdrücklich übergeben hat.[20])

Andrerseits wird ein Privatweg dadurch, daß derselbe thatsächlich durch Duldung oder ausdrückliche Gestattung, oder durch Einräumung einer Servitut seitens des Eigenthümers Jedermann zugänglich gemacht wird, noch nicht zu einem öffentlichen Wege.[21]) Auch der Umstand, daß ein Weg als Kirchen- 2c. Weg benutzt wird, macht denselben nicht ohne Weiteres zu einem öffentlichen. Es können einzelne Besitzer oder auch eine ganze Gemeinde durch Privatrechtstitel das Recht erworben haben, über ein Grundstück zu gehen.[22]) Ebensowenig ist aus dem Umstande, daß ein Weg die einzige Verbindung zu einem bewohnten Grundstück vermittelt, die Oeffentlichkeit desselben zu folgern. Daß nicht jedes Grundstück einen Zugang durch einen öffentlichen Weg haben muß, ergiebt sich schon aus der Bestimmung im § 14 des Ansiedelungsgesetzes vom 25. August 1876, wonach für die Ertheilung der Ansiedelungsgenehmigung der Nachweis der Zugänglichkeit des zu besiedelnden Grundstückes durch einen „jederzeit offenen Weg" genügt.[23])

3. Für die Eintheilung der Wege ist die historische Entwicklung des Wegewesens im Staate bestimmend.[24]) So werden z. B. in

---

[17]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 213, Bd. 12 S. 291.

[18]) O.V.G. E. Bd. 12 S. 292, § 2 des hannov. Ges. v. 28. Juli 1851, § 1 der Wege-O. für das Herzogthum Lauenburg v. 7. Febr. 1876, § 229 ff. der holst. Wege-O. v. 1. März 1842.

[19]) O.V.G. E. Bd. 12 S. 286.

[20]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 190, K.G. E. Bd. 6 S. 313.

[21]) R.G. E. Bd. 14 S. 214.

[22]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 355. Vgl. die sächsische Judikatur bei Schwartzkopf, Fahrwesen, Plauen 1888, S. 3.

[23]) Erk. d. O.V.G. v. 31. Okt. 1885 im Preuß. Verw.Bl. 1885/86 S. 115 u. v. 14. Okt. 1885 ibid. S. 75.

[24]) Eine Uebersicht über die historische Entwicklung des Wegewesens in den Kulturstaaten s. bei v. Stein, Handbuch der Verwaltungslehre S. 361—372.

Frankreich die Wege eingetheilt, je nachdem die Unterhaltung dem Staat, den Departements, den Arrondissements oder Kommunen obliegt.[25]) In England unterscheidet man zwischen highways, deren Unterhaltung dem Kirchspiel und turnpike roads, deren Unterhaltung Kommissionen obliegt, welche auf Grund besonderer staatlicher Akte eingesetzt sind.[26])

Nach preußischem Recht unterscheidet man Chausseen,[27]) Landstraßen[28]) und Kommunikationswege. Das A. L.-R. erwähnt indessen letztere überhaupt nicht. Das Königl. Obertribunal bezeichnet Kommunikations- und Vizinalwege als gleichbedeutende Ausdrücke und definirt sie als Wege, welche dazu bestimmt sind, zwei benachbarte Ortschaften mit einander zu verbinden, oder als solche Wege, die weder im Privateigenthum eines Grundbesitzers sind, noch als bloße Gemeindewege dienen, noch auch in den Begriff einer Land- oder Heerstraße passen.[29])

Nach dem Träger der Unterhaltungspflicht unterscheidet man Provinzialstraßen, Kreisstraßen und Gemeindewege. Diese Dreitheilung ist mit einigen Modifikationen den meisten Provinzen eigenthümlich.[30]) Es lassen sich jedoch nicht alle Wege unter diese Kategorien subsumiren, da durch eine Reihe von Spezialgesetzen die Wegebaulast theils Verbänden, theils anderweit aus besonderen Rechtsgründen Verpflichteten obliegt.[31])

Nach der Art der Benutzung unterscheidet man Fahr-, Reit- und Fußwege. Endlich werden wegen einiger rechtlichen Besonderheiten[32]) die städtischen bezw. Dorfstraßen, die städtischen Plätze bezw. Dorfauen und Bürgersteige von den außerhalb der Ortschaften gelegenen Wegen unterschieden. Unter städtischen Straßen bezw. Dorfstraßen versteht man Wege, welche im Anbau der Stadt bezw. des Dorfes liegen

---

[25]) S. unten § 11 Nr. 10, vgl. Sax, die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft, Wien 1878 S. 111 ff., A. de Cilleuls, Traité de la voirie urbaine. Paris 1877, Ferraud-Giraud, Traité des voies rurales, Paris 1886 Th. 1 S. 26.

[26]) Gneist, Selfgovernment in England, Berlin 1871, S. 835 ff., Sax a. a. O. S. 114 ff.. Tratts Law of Highways, London 1881 S. 27 ff.

[27]) S. § 22 d. W.

[28]) S. § 17 d. W.

[29]) O.T. E. Bd. 19 S. 330 ff. Striethorst Arch. Bd. 29 S. 285, Bd. 74 S. 16.

[30]) S. unten § 11 d. W. und Graf Hue de Grais, Handbuch der Verfassung und Verwaltung 5. Aufl. S. 473 Note 12.

[31]) S. §§ 14, 15, 18—21 d. W.

[32]) S. § 5 d. W.

und dem Verkehr innerhalb der Ortschaften dienen. Die Art ihres Ausbaues — ob sie durch Pflaster, Kiesdeckung oder garnicht befestigt sind — ist für jenen Begriff ohne Bedeutung, desgleichen auch die Art ihres Gebrauchs, ob sie für Fuhrwerk und Reiter oder nur für Fußgänger bestimmt sind; entscheidend bleibt dagegen, daß sie dem öffentlichen Verkehr dienen.[33]) Wesentliches Kennzeichen ist ein gewisser Zusammenhang der Anbauten. Dagegen entziehen vorhandene Lücken oder die bloße Einseitigkeit der Bebauung dem Wege nicht den Charakter einer städtischen bezw. Dorfstraße.[34]) Ebensowenig ist erforderlich, daß vor der Anlegung die Festsetzung einer Straßen- und Baufluchtlinie stattgefunden hat.[35])

Zu den öffentlichen Wegen gehören auch die Dorfauen.[36]) Sind auf einer dem gemeinen Gebrauch freistehenden Dorfaue bestimmte Wegezüge abgegrenzt, so besteht gleichwohl zwischen der Dorfaue und dem Wege hinsichtlich der Verhältnisse des öffentlichen Verkehrs kein rechtlicher Unterschied. Wo also die Unterhaltung der Straße den adjazirenden Gemeinden obliegt, ist die Dorfaue als solche nicht ein an die Straße grenzendes Grundstück, sie ist vielmehr, so lange sie dem Verkehr in gleicher Weise wie die Straße freisteht, nur als eine platzähnliche Erweiterung derselben dergestalt anzusehen, daß die die Unterhaltung regelnde Adjazenz nicht durch diejenigen Grundstücke, welche den eigentlichen Wegekörper begrenzen, sondern durch diejenigen, welche den platzähnlich erweiterten Verkehr begrenzen, bestimmt wird.[37])

Die Pflicht zur Unterhaltung der verschiedenen Wegekategorien wird später erörtert werden. An dieser Stelle sind zunächst die in Bezug auf die Oeffentlichkeit bestehenden Eigenthümlichkeiten einzelner Wegearten hervorzuheben:

4. Die Fußwege können ebenso wie die Fahrwege öffentliche oder nicht öffentliche[38]) sein. In den Motiven zu dem Entwurf einer Wegeordnung von 1875[39]) ist in dieser Beziehung Folgendes

[33]) Erk. d. O.V.G. v. 15. Oct. 1887 im Preuß. Verw. B. Jahrg. 9 S. 475.

[34]) O.V.G. E. Bd. 14 S. 401 u. 403, Bd. 16 S. 298.

[35]) O.V.G. E. Bd. 14 S. 401, Erk. d. O.V.G. v. 19. Febr. 1887 (Preuß. Verw. Bl. VIII S. 217).

[36]) Vgl. unten § 8 Nr. 2 d. W.

[37]) O.V.G. E. Bd. 15 S. 322.

[38]) Erk. d. O.V.G. v. 25. Juni 1887 („Selbstverwaltung" Jahrg. 14 S. 388).

[39]) S. oben Nr. 2 dieses Paragraphen.

[40]) Drucks. des Abg.-H. 1875 Nr. 12 S. 106. Vgl. Entw. von 1865, Drucks. des H.-H. Nr. 11 §§ 41, 42, Motive S. 108, Komm.-Bericht S. 129.

hervorgehoben: „In Betreff der Fußwege ist die bisherige Gesetzgebung mangelhaft, obgleich die Befugniß der Verwaltungsbehörden, auch bezüglich öffentlicher Fußsteige über Erhaltung und Instandhaltung zu wachen, nie in Zweifel gewesen ist, auch mehrere provinzielle Wegeordnungen derselben, ihrer Einrichtung und Unterhaltung gedenken, das Neuvorpommersche Wegerecht sogar sehr genaue Bestimmungen darüber enthält.[41]) Es ist dies nicht zufällig,[42]) da gerade in diesen Landestheilen die Trennung der Ortschaften durch Wasser und Bäche, die nicht jederzeit durch Fahrbrücken gangbar sind, häufig ist. Damit zusammenhängend sind es hier, wie anderweit, namentlich Kirchwege, auf deren Bestehen zur Erhaltung einer möglichst jederzeit gesicherten Kommunikation Gewicht gelegt wird. Außer in den sumpfigen sind in den bergigen Gegenden und überhaupt, wo die Anlegung von Fußwegen nicht angänglich oder sehr erschwert ist, die Fußwege ein sehr wesentliches Erforderniß für den Verkehr. Der erste Entwurf beschränkte sich auf öffentliche Fahrwege, und waren die öffentlichen Fußwege übergangen. Auch dies nicht sowohl in der Absicht, um sie von der Klasse der öffentlichen Wege auszuschließen, als aus der Rücksicht, weil sie nur für einzelne Ortschaften von Erheblichkeit und im Allgemeinem von minderem Interesse sein möchten. Von den ständischen Kommissionen für Pommern, Sachsen, Westphalen und die Rheinprovinz wurde jedoch auf die Wichtigkeit derselben für viele Gegenden aufmerksam gemacht, und ist dieselbe auch für die andern Provinzen mehr oder minder anzunehmen."

Bei Fußwegen ist die seit langer Zeit stattfindende ungehinderte Benutzung für die Oeffentlichkeit eines Weges nicht entscheidend, da sich nach der singulären Vorschrift des § 63, I, 22 ALR. ein Jeder gebahnter Fußsteige auf offenen Feldern bedienen kann, auch wenn dieselben Privatwege sind, so lange nicht der Eigenthümer den Gebrauch untersagt. Es muß daher bei der Entscheidung über die Oeffentlichkeit eines Fußweges speziell geprüft werden, ob nach den vorliegenden Verhältnissen die bisherige Be-

---

[41]) Cfr. von Rönne, Wegerecht S. 417. Edikt für das Fürstenthum Minden vom 10. September 1735 Nr. 3. Edikt für das Fürstenthum Münster vom 18. Juni 1651. Verordnung für die Grafschaft Mark vom 23. Februar 1676 Nr. 3. Verordnung für die Grafschaft Recklinghausen vom 30. Mai 1781 Nr. 2 u. s. w.

[42]) In den Motiven steht „zulässig", was offenbar ein Druckfehler.

nutzung des Fußsteiges nicht bloß als eine Folge der im § 62 a. a. O. begründeten allgemeinen Befugniß eines Jeden, zu seiner Bequemlichkeit sich der vorhandenen offenen Fußsteige zu bedienen, sich darstellt oder ob der Fußsteig als ein für den Verkehr der Gegend nothwendiges und eigens dazu bestimmtes Kommunikationsmittel anzusehen ist.[43])

5. Schwierigkeiten in der Praxis bereiten die für einen bestimmten Interessentenkreis angelegten Wege. Die im § 37, II 7 ALR. bezeichneten gemeinschaftlichen Wege sind Gemeindewege, wie sich schon aus ihrer Behandlung unter den Gemeindearbeiten, zu welchen jedes Mitglied der Gemeinde Dienste zu leisten hat, ergiebt. Dieselben können öffentliche sein, welche dem freien Verkehr des gesammten Publikums dienen, und sind in diesem Falle der Wegepolizeibehörde unterstellt.[44]) Sie können aber auch (als Holz-, Feld- und dergl. Nebenwege) nur für die Mitglieder einer bestimmten Gemeinde oder nur für einen bestimmten Interessentenkreis (Separationsinteressenten) angelegt sein. Solche Wege stehen in einem gewissen Gegensatz zu den Privatwegen, da sie nicht beliebig gesperrt werden können, vielmehr das Recht der Benutzung allen Gemeindemitgliedern (Separationsinteressenten) zusteht.[45]) Sie stehn in der Mitte zwischen den öffentlichen und Privatwegen, indem thatsächlich eine ungehinderte Benutzung derselben stattfindet; rechtlich aber sind sie Privatwege, weil sie nicht für den öffentlichen Verkehr, sondern nur für einen bestimmten Interessentenkreis bestimmt sind.[46]) Die Eigenthümer dieser Wege sind daher befugt, die Benutzung derselben durch Dritte zu verbieten und Unberechtigte, welche den Weg benutzen, zu pfänden.

Die Wege gehören zum Bürgervermögen im Sinne der §§. 159, 160, II, 8 A. L. R. und §. 1 der Deklaration vom 26. Juli 1847 (GS. S. 327), dessen Nutzungen den einzelnen Mitgliedern der Ge-

---

[43]) Min.Reskr. vom 31. Juli 1840 (M.-Bl. d. i. V. 1840 S. 323). von Rönne, Ergänzungen, Note 2 zu §§ 63, 64 a. a. O. Vgl. O.V.G. E. Bd. 3 S. 203, Bd. 8 S. 213. Erk. d. O.V.G. v. 20. Nov. 1888 (Preuß. Verw.-Bl. X S. 155).

[44]) O.V.G. E. Bd. 13 S. 289, 293. Erk. des O.V.G. vom 28. Mai 1884 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 219, 220) von Rönne, Wegepolizei, S. 409.

[45]) Striethorst, Archiv Bd. 74 S. 16, Bd. 78 S. 41, Bd. 79 S. 51. O.T. E. Bd. 63 S. 269. Gruchots Beiträge, Bd. 14 S. 786.

[46]) O.V.G. E. vom 1. Februar 1882 („Selbstverwaltung", IX S. 101). Ebert, Wegegesetzgebung in Hannover, 3. Aufl. Kommentar zu § 56 Ges. vom 28. Juli 1851.

meinde zukommen. Jedes Mitglied der Gemeinde übt das Recht zur Benutzung des Weges, wenngleich als solches, doch unabhängig von den übrigen aus; dieses Recht ist nach den §§. 4, 50, I, 17 A. L. R. als besonderes Recht des einzelnen Mitgliedes anzusehen. Daraus folgt, daß auch einzelne Mitglieder der Gemeinde für sich jeden Dritten, welcher sie in der Ausübung dieses Rechts stört, dieserhalb in Anspruch nehmen können.[47])

Ob ein Gemeindeweg als öffentlicher oder als nicht öffentlicher (Interessentenweg) anzuerkennen, ist eine thatsächliche Frage, welche nach den oben angegebenen Merkmalen zu beantworten ist. Wege, welche zu einzelnen Gehöften führen, Sackgassen 2c. können ebensowohl öffentlich als nicht öffentlich sein.[48])

Bei der Kommissionsberathung über den im Jahre 1875 dem Abgeordnetenhaus vorgelegten Entwurf einer Wegeordnung,[49]) wurde von mehreren Mitgliedern der Kommission eine gesetzliche Bestimmung hinsichtlich dieser Wege verlangt. Es wurde ausgeführt, in Westphalen, namentlich im Münsterlande, bildeten ländliche Ortschaften mit geschlossener Dorflage die Ausnahme, der Regel nach seien die Höfe über die ganze Feldmark zerstreut und unter sich und mit den Höfen der Nachbargemeinden durch Wege verbunden. Die Gemeinden, welche gegenwärtig an die Stelle der ehemaligen westphälischen Bauernschaften getreten seien, würden in vielen Fällen zweifelhaft oder auch nicht geneigt sein, diese sogenannten Bauernschaftswege für öffentliche Wege zu erklären, es sei daher wünschenswerth, daß in dem vorliegenden Gesetz eine Entscheidung über den Charakter dieser Wege getroffen werde. Eine andere Schwierigkeit erwachse durch diejenigen Wege, welche gelegentlich der Gemeinheitstheilung für mehrere Interessenten in der Feldmark angewiesen seien. Um diese Interessentenwege, die als Privatwege behandelt würden, kümmere die Behörde sich nicht; es entständen aber für den Verkehr

---

[47]) O.T. E. Bd. 50 S. 343. Striethorst, Archiv Bd. 78 S. 41, Bd. 79 S. 51. R.G. E. Bd. 1 S. 158. R.G. Erk. vom 16. Juni 1883 in der Juristischen Wochenschrift Bd. 12 S. 244. Dernburg, Privatrecht, Bd. 1 S. 257. Gruchots Beiträge a. a. O. O.T. E. vom 29. Mai 1847, Rechtsfälle Bd. 1 S. 159. Im Gebiet des Rheinischen Rechtes werden sogenannte Kulturwege als im Miteigenthum der Adjazenten stehend angesehen. R.G. E. Bd. 15 S. 330.

[48]) Striethorst, Archiv Bd. 55 S. 132. Erk. des O.V.G. vom 28. Mai 1884 a. a. O.

[49]) Drucks. des Abg.H. 1875 Nr. 331 S. 23. Vgl. auch Stenographische Berichte des Abg.H. 1875 S. 325.

auf diesen Wegen die größten Schwierigkeiten, weil es für die Einzelnen kein Mittel gebe, böswillige Nachbarn zu rechtzeitiger Wegebesserung anzuhalten. Diesem Zustande sei nur dadurch abzuhelfen, daß man, wie eine Petition beantrage, auf die Interessentenwege die Bestimmungen der Wegeordnung anwendbar mache.

Diese Ansicht fand bei einigen Mitgliedern der Kommission unter Hinweis auf die durch die Gemeinheitstheilung auch in den östlichen Provinzen geschaffenen Verhältnisse Unterstützung.

Der Vertreter der Staatsregierung erklärte: Ob die Bauernschaftswege, Koppelwege, Separationswege öffentliche Wege seien, könne in diesem Gesetze nicht entschieden werden, sondern müsse nach dem Sinn und Zweck desselben in jedem konkreten Falle von der zuständigen Behörde entschieden werden. Privatwege in den Bereich des Gesetzes zu ziehen, sei unzulässig, da das Gesetz es nur mit den öffentlichen Wegen zu thun habe. Den Interessenten der geschilderten Privatwege stehe überdies gegen ihren Nachbarn der Rechtsweg offen.

Die Majorität der Kommission verkannte zwar nicht, daß die regelrechte Besserung und Instandsetzung solcher Privatwege nicht nur für dritte Personen, sondern auch für die Behörde ein Interesse haben könne, und daß der Prozeßweg mindestens für rechtzeitige Besserung der Wege ein erfahrungsmäßig durchaus ungeeignetes Mittel sei; sie trat dem Vertreter der Staatsregierung aber darin bei, daß falls solche Wege für öffentlich erklärt werden, das Gesetz bereits Fürsorge treffe und daß die Aufnahme von Bestimmungen, wie sie die Antragsteller wünschten, einen nicht zu billigenden Eingriff in Privatrechte statuiren würde. Aus diesen Erwägungsgründen wurden die bezüglichen Anträge[50]) abgelehnt.

Auch bei der Kommissionsberathung über den 1876 vorgelegten Entwurf[51]) wurde es von mehreren Mitgliedern als durchaus nothwendig erklärt, daß die eigenartigen Verhältnisse der Gemeinden, welche nicht aus geschlossener Dorflage, sondern nur aus zerstreut liegenden Höfen bestehen, ferner der bei der Separation für die Gemarkungsinteressenten ausgeworfenen Wege im Gesetze eine bestimmte Regelung erführen, um den Interessenten es zu ermöglichen, auch solche Wege, deren Qualität als öffentliche zweifelhaft sei, der Wegepolizei zu unterwerfen.

---

[50]) Anlage A zu Nr. 331 S. 43.

[51]) Drucks. des Abg.H. 1876 Nr. 152 S. 3.

Bei der Plenarberathung wurde, um die Schwierigkeiten zu vermeiden, welche die Einforderung der Wegebesserungskosten im Wege der Civilklage veranlassen, der Vorschlag gemacht, einzelne Wegeverbände innerhalb der Gemeinde zwischen den Interessenten zu bilden mit derselben Befugniß und Autorität, wie die Gemeinden sie besitzen.[52]) Von anderer Seite[53]) wurde der Vorschlag bekämpft, indem darauf hingewiesen wurde, daß die Separationswege, Holzabfuhrwege keine eigentlichen Privatwege seien; zu diesen Vorstellungen komme man durch falsche Deduktionen, sondern es seien Wege von beschränkter Oeffentlichkeit. Einer Mehrzahl von Personen stehe die Benützung zu, es trete heut dieser, morgen jener hinzu.

Der Entwurf der 1877/78 vorgelegten Wegeordnung[54]) enthielt in § 3 die Bestimmung:

> dadurch, daß Wege als Koppel-, Feld-, Holzwege ꝛc. einer Mehrheit (Genossenschaft, Interessenschaft ꝛc.) zustehen oder der feld-, flur- und forstpolizeilichen Aufsicht unterliegen, wird die Eigenschaft derselben als öffentlicher nicht begründet.

Die Motive[55]) bemerkten hierzu, daß zur Beseitigung von Zweifeln, wie solche bezüglich der sogenannten Interessenten- und Feldwege entstanden sind und auch für die Folge leicht entstehen könnten, die ausdrückliche Aufnahme der Bestimmung des § 3 für zweckmäßig erachtet worden sei.

In der Kommission[56]) war man in der ersten Lesung mit den Vertretern der Staatsregierung der Ansicht, daß das Gesetz auf die öffentlichen Wege zu beschränken sei, da die Ausdehnung auf Privatwege und die Annahme der dahin zielenden Anträge zu unbeabsichtigten Eingriffen in Privatrechte führen und der Entscheidung der Frage, welche Wege als öffentliche anzusehen seien, unnöthige Schwierigkeiten bereiten könne. In der zweiten Lesung dagegen wurde unter Bezugnahme auf die in den früheren Kommissionsberichten dargelegten Gründe folgender Antrag als § 71a[57]) angenommen:

---

[52]) Stenographischer Bericht des Abg.-H. 1876 S. 58.
[53]) A. a. O. S. 63.
[54]) Drucks. des Abg.-H. 1877/78 Nr. 14 S. 3.
[55]) A. a. O. S. 26.
[56]) Drucks. des Abg.-H. 1877 Nr. 181 S. 7.
[57]) A. a. O. S. 72.

Wird ein Feldweg von mehreren in der Feldmark angesessenen Grundbesitzern gemeinschaftlich benutzt, (Separations-, Koppel- und Interessentenwege) und entsteht über die Unterhaltung des Weges Streit, so ist die Ortspolizeibehörde berechtigt, auf Anrufen eines oder mehrerer der Interessenten Anordnungen zu treffen, was im Interesse des Verkehrs zu geschehen hat. Gegen diese Verfügung steht den Interessenten die Klage bei dem Kreisausschuß zu.

Das Zuständigkeitsgesetz hat die Fürsorge für diese Interessentenwege nicht der Ortspolizeibehörde unterstellt. Es ist demnach die Ortspolizeibehörde nicht berechtigt, die Besserung oder Instandsetzung solcher Wege anzuordnen.[58]) Eine Mitwirkung der Polizeibehörde kann nur insofern eintreten, als dieselbe unter denselben Voraussetzungen wie bei Privatwegen, auch hier aus allgemeinen polizeilichen Gesichtspunkten, insbesondere aus sicherheits- oder sanitätspolizeilichen Rücksichten unter Umständen einschreiten[59]) und gegen Personen, welche unbefugt derartige Wege umpflügen, gemäß § 370 Nr. 1 des R. St. G. B. Strafen festsetzen kann.

Wenn solche Wege im Uebrigen der Cognition der Polizeibehörde entzogen sind, so gewähren die gesetzlichen Bestimmungen gleichwohl Handhaben, deren Instandhaltung, abgesehen von dem Rechtswege, herbeizuführen. Es ist zu unterscheiden zwischen Wegen, welche sich im Eigenthum einer politischen Gemeinde und solchen, welche sich im Eigenthum einer Interessentengemeinschaft befinden.

Erstere gehören zum Kommunalvermögen. Der Landrath als Vorsitzender des Kreisausschusses, welcher gemäß § 24 des Zust.-Ges. die Aufsicht über die Verwaltung der Angelegenheiten der Landgemeinden führt, ist daher befugt, dem Gemeindevorsteher die Instandsetzung solcher Wege aufzugeben und unter Anwendung der §§ 132 ff. LVG. durchzuführen.

Die Unterhaltungslast der Separationswege wird geregelt durch § 96 der Gemeinheitstheilungsordnung vom 7. Juni 1821[60]) bezw. die ergangenen Separationsrechte.

Die Möglichkeit, die ordnungsmäßige Instandhaltung der Separationswege herbeizuführen, welche bei den Berathungen über die

---

[58]) Im Königreich Sachsen wird die Verwaltungsbehörde für zuständig erachtet. Schwartzkopf, das Fahrwesen im Königreich Sachsen S. 4.

[59]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 229.

[60]) Cfr. Erk. d. Rev.Kab. f. L.K.S. v. 17. Febr. 1865 (Zeitschr. dess. Bd. 17 S. 106).

Entwürfe einer Wegeordnung — abgesehen von dem Rechtswege — noch nicht vorhanden war, ist jetzt durch das Gesetz vom 2. April 1887, betreffend die durch ein Auseinandersetzungsverfahren begründeten gemeinschaftlichen Angelegenheiten [61]) gegeben. Hiernach kann die Auseinandersetzungsbehörde (Generalkommission) auf Antrag eines Betheiligten oder einer Behörde [62]) den Gemeindevorsteher mit der Verwaltung der Separationswege beauftragen (§§ 1 und 2 a. a. O.). Geschieht dies, so untersteht derselbe in dieser Beziehung der Kommunalaufsichtsbehörde (§ 6 a. a. O.). Letztere kann daher die Instandsetzung in derselben Weise durchsetzen, als wenn es sich um die Verwaltung von Kommunalvermögen handelte.

6. Die Eisenbahnzufuhrwege können sowohl öffentlich als nicht öffentlich sein.

Das Kgl. Oberverwaltungsgericht [63]) führt hierüber zutreffend folgendes aus:

„Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 bezeichnet allerdings an einer Stelle die Bahnen als öffentliche Straßen, die zur allgemeinen Benutzung dienen sollen, nämlich im § 8 Nr. 5, wo das Expropriationsrecht ausgedehnt wird: „überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig . . . . sind.“ Diese Bahnen stehen aber als öffentliche Straßen zur allgemeinen Benutzung nicht unter dem gemeinen Wegerecht. Es ist für sie ein besonderes Recht geschaffen, mannigfach analog dem Wegerecht, wo der Gesichtspunkt der Bestimmung der Bahnen als gemeinnütziger, dem Publikum dienender Transportanstalten überwiegt, in wesentlichen Beziehungen aber weit verschieden von demselben, da sich der Bahnbau geschichtlich nicht, wie der Bau der öffentlichen Wege und Kunststraßen in Erfüllung der dem Staate und der öffentlichen Korporationen (Provinzen, Kreise, Gemeinden) obliegenden Sorge für das polizeilich Nöthige und für die öffentliche Wohlfahrt entwickelt hat, sondern als Gegenstand eines auf Erwerb gerichteten Gewerbebetriebes. Eisenbahnen und öffentliche Wege ergänzen sich gegenseitig; sie führen einander den Verkehr zu. Der Bau der Bahnen kann eine Umgestaltung und Ergänzung des benachbarten Netzes öffentlicher Wege zur Folge haben und so die

---

[61]) G.S. S. 105.

[62]) Motive zu dem Gesetz S. 17.

[63]) Entsch. Bd. 10 S. 216.

amtliche Wirksamkeit der Wegepolizei in Anspruch nehmen; es ist weiter rechtlich möglich und thatsächlich in großem Umfange praktisch geworden, daß die Unternehmer der Bahnbauten angehalten worden sind, öffentliche Wege, namentlich öffentliche Zufuhrwege zu den Bahnhöfen zu bauen, und diese öffentlichen Wege unterstehen, wenn sie geschaffen sind, als solche der Wegepolizei. Endlich ist kein Bahnhof denkbar, welcher nicht dem Publikum für immer oder zeitweise geöffnete Räume bietet, insbesondere auch im Perron und an den Plätzen zum Auf- und Abladen der Güter, sowie in den Wegen, welche das Bahnhofsgebäude und die Güterschuppen mit ihren Vorplätzen, die Viehhöfe und dergleichen mit der nächsten öffentlichen Straße als Zugangswege verbinden. — Diese Wege und Plätze sind in gewissem Sinne öffentliche Straßen und öffentliche Plätze, nämlich insofern sie das Bedürfniß des Verkehrs des Publikums auf der Eisenbahn als öffentlicher Verkehrsstraße erfordert.[64]) Gleichwohl sind sie so wenig öffentliche Wege und Plätze im Sinne des Wegerechts, wie der Bahnkörper selbst, dessen Bestimmung sie theilen. Das für ihre rechtliche Beurtheilung Entscheidende ist lediglich dies, daß sie Theile der Eisenbahnanlage selbst sind. Als solche unterstehen sie dem für diese geltenden Rechte, nicht dem wesentlich verschiedenen Rechte der öffentlichen Wege. Es macht sich dies in mannigfachen Beziehungen geltend. Von dem Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer ausschließlich für den Verkehr mit und auf dem Bahnhofe, für den Betrieb des Transportgewerbes auf der Bahn angelegt, sind sie von ihm und nicht von dem Wegebaupflichtigen oder dem Träger der sonstigen polizeilichen Lasten zu unterhalten, zu entwässern, zu reinigen, zu beleuchten und dergl. mehr.[65]) Sie stehen zur Verfügung des Unternehmers für das Transportgewerbe der Bahn nach Maßgabe der Anforderungen, welche die Eisenbahnaufsichtsbehörde stellt, nicht zur Verfügung der die Wegepolizei handhabenden Ortspolizeibehörde. Sie werden mit jeder Umgestaltung oder Verlegung eines Bahnhofes verändert und eingezogen, ohne daß hierüber die Wegepolizeibehörde zu bestimmen hätte. Sie sind in dem Sinne und unter den Modalitäten Privatwege, wie das Bahnunternehmen ein Privatunternehmen ist. Jedenfalls ist die Zuständigkeit der Ortspolizei in ihrer Ueberwachung auf die Hand-

---

[64]) Ministerial-Reskript v. 17. August 1843. M.Bl. d. i. V. S. 250.
[65]) § 24 des Ges. v. 3. Nov. 1838.

habung der Sicherheitspolizei beschränkt.[66]) Die weitergehende Fürsorge für die Bedürfnisse und Anforderungen des Verkehrs üben die Bahnaufsichtsbehörden."[67])

Ein Zufuhrweg ist hiernach keineswegs schon um deswillen ein öffentlicher Weg, weil er als alleiniger Zufuhrweg zum Bahnhof angelegt ist, ebensowenig ist es erheblich, wenn das Publikum den Zufuhrweg als Durchgangsweg zu andern Straßen ungestört benutzt; ein solcher thatsächlicher Gebrauch des Weges allein, wie er Seitens des Publikums auf zahlreichen Bahnhöfen vorkommt, weil die Passanten schwer von den Besuchern des Bahnhofs zu unterscheiden sind, kann die Bestimmung des Weges als eines öffentlichen oder die Aenderung seiner ursprünglichen rechtlichen Natur nicht erweisen; vielmehr ist in jedem einzelnen Falle nach dessen konkreter Lage zu prüfen, ob ein Zufuhrweg als öffentlicher Weg angelegt oder Theil der Bahnanlage selbst und so Privatweg ist. Entscheidend hierbei sind die beim Bahnbau getroffenen landespolizeilichen Bestimmungen über die ursprüngliche Anlage und den rechtlichen Charakter der Zufuhrwege, und erst dann, wenn solche Bestimmungen nicht getroffen sind, können die zur Entscheidung über die Oeffentlichkeit eines Weges maßgebenden allgemeinen Grundsätze zur Anwendung gelangen.[68])

7. Zur Kategorie der nicht öffentlichen Wege gehören ferner die nach Inhalt der Deichordnungen und Deichstatuten zugleich als Verkehrswege dienenden Deiche und Dämme.[69]) Die Verpflichtung zur Unterhaltung derselben und die Art der Benutzung wird geregelt durch die Strom- und Deichordnungen. Die Kompetenz der Wegepolizeibehörde erstreckt sich daher regelmäßig nicht auf solche Wege.

8. Der Leinpfad ist derjenige Theil der Ufer eines öffentlichen Flusses, welcher als Weg zur Fortbewegung von Schiffen durch

---

[66]) Vgl. O.V.G. E. v. 17. Sept. 1879. E. Bd. V S. 229.

[67]) § 46 Ges. v. 3. Nov. 1838, Regulativ v. 24. Nov. 1848 (M.Bl. d. i. V. S. 390). E. d. O.V.G. v. 16. Juni 1880, Eisenbahn-Verordnungsblatt von 1880 S. 473, v. 31. März 1883, E. Bd. IX S. 238 ff., Reskript des Ministers der öffentlichen Arbeiten v. 5. Nov. 1880. Eis.V.Bl. S. 537.

[68]) O.V.G. E. Bd. X S. 219. Erk. d. O.V.G. v. 26. März 1887 (Preuß. Verw. Bl. VIII S. 300).

[69]) Vgl. Entwurf der Wegeordnung von 1877, Drucks. des Abg.-H. Nr. 14 § 1 und Kom.Bericht Drucks. Nr. 181 S. 6. O.V.G. E. Bd. 12 S. 401.

Menschen und Thiere erforderlich ist. Jeder Eigenthümer der Ufer eines öffentlichen Flusses ist gesetzlich verpflichtet, den Leinpfad zu gestatten.[70]) Diese Last des Ufereigenthümers wird in der preußischen[71]) und ebenso auch in der französischen[72]) Judikatur als gesetzliche Servitut bezeichnet. Die Bezeichnung ist nicht ganz präzise, da Servituten dem Privatrecht angehören, während der Leinpfad unzweifelhaft eine Institution des öffentlichen Rechts ist.[73]) Es ist schon oben hervorgehoben, daß eine eng begrenzte Zweckbestimmung eines Weges als Reit-, Fuß- oder Kirchenweg den Begriff des öffentlichen Weges nicht ausschließt. Dasselbe gilt von dem Leinpfade.[74]) Derselbe ist ein öffentlicher Weg mit der begrenzten Zweckbestimmung, daß er nur behufs Fortbewegung der Schiffe benutzt werden darf. Gleichwohl ist derselbe der Zuständigkeit der Wegepolizeibehörden nicht unterworfen, denn der Leinpfad ist ein Theil des Flußufers. Die Sorge für die Erhaltung der Flußufer gehört aber zur Strompolizei, welche besonderen Organen übertragen ist.[75])

Eine Verpflichtung des Ufereigenthümers zur Unterhaltung des Leinpfades besteht nach preußischem Recht nicht; derselbe hat lediglich die Benutzung zu dulden. Die Unterhaltung gehört zu den Kosten der Strombauverwaltung.[76]) Das ALR. enthält keine Bestimmungen über die Breite des Leinpfades, die Art der Benutzung 2c. Die Regelung kann im Falle des Bedürfnisses durch Polizeiverordnung erfolgen.[77])

---

[70]) § 57—60 II 15 A.L.R.

[71]) O.T. E. Bd. 17 S. 374, wo auf § 12 I 22 A. L.R. verwiesen wird, u. Striethorst, Arch. Bd. 49 S. 49.

[72]) Vgl. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz S. 345, wo der Fluß als das herrschende Grundstück bezeichnet wird.

[73]) Förster, Theorie und Praxis des preuß. Privatrechts Bd. I § 21 Note 18, Bd. III § 171 Note 1. Die französische V. v. 13. August 1669 tit. 28 bezeichnet den Leinpfad als chemin royal; die französische Rechtslehre hat ihn stets den Regeln des großen Straßenwesens unterworfen. Wand a. a. O. S. 344, vgl. R.G. E. Bd. 6 S. 324.

[74]) O.V.G. E. Bd. 12 S. 286.

[75]) § 59 Abs. 2 Kreisordnung vom 19. März 1881, s. Brauchitsch Kommentar Note 178, O.V.G. E. Bd. 3 S. 211, Bd. 8 S. 337, § 1 des Hannöv. Ges. vom 28. Juli 1851 (Hann. G.S. I S. 141), § 32 der Wegeordnung für Lauenburg v. 7. Februar 1876.

[76]) § 79 II 15 A.L.R. vgl. Kap. 55 tit. 16a des Staatshaushaltsetats. Ein öffentlicher Weg kann auf einem Treidelbamm angelegt sein. In diesem Fall liegt die Unterhaltung des Weges dem Wegebaupflichtigen, des Dammes der Stromverwaltung ob. Erk. d. O.V.G. vom 30. Juni 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 60).

[77]) L.V.G. §§ 136, 138. Die französische Gesetzgebung (V. v. 13. August 1669) bestimmte 24 Fuß für den eigentlichen Ziehweg und 10 Fuß für den auf

Eine nicht bestimmungsmäßige Benutzung des Leinpfades begründet einen Anspruch auf Schadensersatz.[78]) Die Oeffentlichkeit des Leinpfades schließt nicht aus, daß der Eigenthümer des Flußufers alle Handlungen auf demselben vornehmen darf, welche die Benutzung des Leinpfades nicht erschweren.[79])

9. In einzelnen Landestheilen bestehen Wegekataster mit der rechtlichen Wirkung, daß die Aufnahme in dieselben entscheidend für die rechtliche Qualität eines Weges ist. So gelten als Provinzialchausseen in Hannover nur die durch öffentliche Bekanntmachung des Ministers als Chausseen erklärte Straßen. Das veröffentlichte Verzeichniß ist unabänderlich.[80]) In Schleswig-Holstein ist bestimmt, daß Anhang A der Wegeordnung das Verzeichniß der Hauptlandstraßen, und Anhang B das Verzeichniß der Nebenlandstraßen enthält,[81]) dagegen ist für die Nebenwege eine gleiche Bestimmung nicht getroffen. Eine Nebenlandstraße und ein Nebenweg können nur im Wege der Gesetzgebung in die Klasse der Hauptlandstraßen und Nebenlandstraßen, dagegen eine Nebenlandstraße in die der Nebenwege auf Antrag der Betheiligten durch Regierungsverfügung versetzt werden.[82])

Es bestehen ferner provinzialrechtliche Vorschriften, wonach vollständige Verzeichnisse der vorhandenen öffentlichen Wege anzulegen sind.[83]) Insofern mit der Aufnahme in dies Verzeichniß nicht kraft Gesetzes eine bestimmte rechtliche Wirkung verbunden ist, haben diese Bestimmungen nur reglementarische Bedeutung.

Auch in den älteren preußischen Provinzen, wo dergleichen

---

der entgegengesetzten Seite des Flußes befindlichen Fußweg. Das bayerische Wasserbenutzungsgesetz vom 28. Mai 1852 (A. Bl. S. 515) überweist die Festsetzung der Richtung und Breite der Verwaltungsbehörde. Wand a. a. O. S. 350. Die französische Judikatur hat aus dem Benutzungsrecht in Anwendung des Art. 697 code civile das Recht abgeleitet, den Leinpfad zu den Zwecken, zu denen er dient, herzurichten, insbesondere denselben kunstmäßig herzustellen, zu pflastern und zu chaussiren. Wand a. a. O. S. 347. Ausführliche Vorschriften über die Unterhaltung des Leinpfades enthält die churfürstl. Triersche Verordnung vom 10. Jan. 1710 (Scotti Sammlung Th. II S. 748 Nr. 316, v. Rönne, Wegepolizei S. 631).

[78]) §§ 58—60 II 15 A. L.R.

[79]) S. unten § 8 d. W. Nr. 2.

[80]) Ges. v. 20. Juni 1851 über den Chausseebau § 8 (Hann. G.S. S. 119 ff.), Ebert, Wegegesetzgebung 3 Aufl. S. 164.

[81]) W.O. v. 1. März 1842 §§ 3 u. 4.

[82]) § 8 a. a. O.

[83]) Hannov. Wege-Ges. vom 28. Juli 1851 § 10, Wege-O. für das Herzogthum Lauenburg vom 7. Febr. 1876 § 5.

Vorschriften nicht bestehen, hat man in verschiedenen Kreisen und Bezirken Kataster der vorhandenen Wege aufgestellt und die Aufstellung durch Polizeiverordnung geregelt. So verordnet die Polizeiverordnung für den Regierungsbezirk Cöslin vom 13. Februar 1883,[84]) daß der Landrath auf Vorschlag der Wegepolizeibehörden nach Zustimmung des Kreisausschusses bestimmt, zu welcher Kategorie (Haupt-, Nachbar- oder Lokalweg) ein bestimmter Weg zu rechnen ist, daß für jeden Wegepolizeibezirk ein Wegekataster angelegt werden soll, in welchem die verschiedenen Wege getrennt nach den Kategorien aufzuführen sind, daß das Kataster nach Zustimmung des Kreisausschusses von dem Landrath festgesetzt wird, und daß, wenn der Kreisausschuß seine Zustimmung versagt, der Regierungspräsident nach Anhörung des Bezirksrathes entscheidet.

Diesen Bestimmungen fehlt die gesetzliche Grundlage. Sie haben daher ebenfalls nur eine reglementarische Bedeutung. Ein Weg wird nicht dadurch ein öffentlicher, daß er ohne Widerspruch in das Kataster aufgenommen ist oder daß der Regierungspräsident denselben als öffentlichen erklärt hat; vielmehr sind für die Oeffentlichkeit lediglich die oben angegebenen Kriterien maßgebend.

Die Anlage von Wegekatastern erscheint jedoch als ein in vielen Fällen geeignetes Mittel, um späteren Streitigkeiten über den Charakter eines Weges vorzubeugen. Wenn ein Weg mit Zustimmung oder ohne Widerspruch des Wegebaupflichtigen in das Kataster der öffentlichen Wege aufgenommen worden ist, so wird dieser Umstand im Falle des Streites als Beweismittel gegen den Wegebaupflichtigen verwendet werden können.

---

§ 2. Gebrauch der öffentlichen Wege.

1. Gebrauchsrecht. 2. Beschränkungen des Gebrauchs. 3. Behufs Erhaltung der Wege. 4. Behufs Vermeidung von Verkehrsstörung. 5. Im Interesse der Sicherheit, Reinlichkeit und Ruhe. 6. Gebrauch der Fußwege. 7. Dauernde Anlagen auf öffentlichen Wegen. 8. Anlage von Straßenbahnen.

1. Das Allgemeine Landrecht enthält im § 7 tit. 15 Th. II folgenden Grundsatz:

> Der freie Gebrauch der Land- und Heerstraßen ist einem Jeden zum Reisen und Fortbringen seiner Sachen gestattet.

Diese Bestimmung bezieht sich zwar nur auf die Land- und Heerstraßen; es erscheint indessen zulässig, dieselbe auch auf Kom-

---

[84]) Abgedruckt in der Zeitschrift „Selbstverwaltung“ Jahrg. 11 S. 83.

munikationswege anzuwenden, da hier ein Rechtsgrundsatz aufgestellt wird, welcher sich aus der rechtlichen Natur der Wege als solcher ergiebt, und daher allgemein zutrifft.[1]) In den Entwürfen einer Wegeordnung kehrt derselbe Grundsatz wieder. Der Entwurf von 1865 bestimmte:[2])

§ 2. Der Gebrauch der öffentlichen Wege ist nach Maßgabe ihrer Bestimmung (§§ 3, 41) einem Jeden gestattet.

§ 3. Die öffentlichen Fahrwege dürfen zum Fortschaffen von Personen und Sachen, sowie zum Viehtreiben gebraucht werden, soweit nicht durch allgemeine Gesetze oder durch besondere Polizeiverordnungen Beschränkungen angeordnet sind, oder künftig angeordnet werden.

Die Motive bemerkten hierzu:[3])

„Der § 3 ordnet im Zusammenhange mit dem ersten Titel den Gebrauch der Fahrwege. Ein unangemessener Gebrauch kann durch die Behörden im Aufsichtswege oder durch Erlaß von Polizeiverordnungen gehindert werden. Des Gebrauchs zum Gehen ist nicht besonders Erwähnung geschehen, weil der ausgedehntere Gebrauch zum Fahren, Reiten u. s. w. den minderen Gebrauch zum Gehen in sich schließt, letzterer auch von den gewählten allgemeinen Ausdrücken mitbegriffen wird."

In der Kommission[4]) kam zur Erörterung, ob die Benutzung der öffentlichen Fahrwege zum Viehtreiben uneingeschränkt als die Regel hingestellt werden könne, da auch noch künftig manche öffentliche Fahrwege so schmal sein würden, daß sie sich zur Viehtrift nicht eignen. Nachdem jedoch die Herren Vertreter der Staatsregierung sich dahin geäußert hatten, daß der § 3 Beschränkungen der Benutzung öffentlicher Fahrwege durch Polizeiverordnungen vorbehalte und hierdurch die Polizeibehörden in der Lage seien, je nach den örtlichen Verhältnissen das Viehtreiben auf einzelnen Fahrwegen zu verbieten oder einzuschränken, fand der § 3 unverändert Annahme.

Dieselben Grundsätze enthalten im Wesentlichen die späteren Entwürfe[5]) und verschiedene Provinzialgesetze.[6])

---

1) O.V.G. E. Bd. 10 S. 194. R.G. E. v. 24. Nov. 1879 (Gruchots Beiträge Bd. 24 S. 508) u. v. 16. Jan. 1889 (Preuß. Verw.Bl. X S. 273).

2) Drucks. des H.H. 1865 Anl. 11 S. 63.

3) a. a. O. S. 100 zu § 3.

4) a. a. O. S. 116.

5) Drucks. d. Abg.H. von 1875 Nr. 24 § 5, von 1876 Nr. 17 § 5, von 1877 Nr. 14 § 4.

6) §§ 16—19 das Hannöv. Ges. v. 28. Juli 1851 (Hann. G.S. Abth. 1 S. 141 ff., § 60 Nr. 1 lit. b. Zust.Ges.).

Eine allgemeine Einschränkung des Gebrauchsrechts findet sich in dem schleswig-holsteinischen Wegerecht, wonach die Benutzung der Nebenwege durch Lastfuhrwerk nur für den Verkehr zwischen Orten, die durch Landstraßen nicht verbunden werden und um letztere zu erreichen, gestattet ist.[7])

Das Recht zu freier Benutzung ist beschränkt auf die Wege in der bestehenden Verfassung. Aus der Bestimmung des § 7 II 15 A.L.R. folgt keineswegs als Recht des Einzelnen, daß der Zugang zu den Wegen an jedem Orte, wo die faktische Möglichkeit dazu vorhanden ist, frei stehen müsse; vielmehr ist z. B. der Eigenthümer einer Chaussee berechtigt, in Ausübung seines Eigenthums und zum Schutz der daraus fließenden Nutzungsrechte Zugänge, die zu Gunsten des einzelnen Adjazenten angelegt sind, dem allgemeinen Verkehr und damit auch jedem Dritten zu schließen.[8])

2. Das allgemeine Recht zur Benutzung der öffentlichen Wege findet seine natürliche Begrenzung in der Bestimmung der Wege für das Publikum und der dadurch bedingten Konkurrenz aller Glieder des letzteren. Das A. L.R. hat diesen Gedanken im § 25 Th. II Tit. 15 wie folgt formulirt:

> Den nach § 7 einem Jeden freistehenden Gebrauch der Landstraßen muß ein Jeder so ausüben, daß der Andere an dem gleichmäßigen Gebrauch nicht gehindert, noch zu Zänkereien oder gar Thätlichkeiten über das Ausweichen Anlaß gegeben werde.

Aus diesem Paragraph in Verbindung mit der allgemeinen Bestimmung im § 10 II 17 A. L.R., wonach der Polizeibehörde die Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung obliegt, folgt die Befugniß der Polizeibehörde, Beschränkungen in dem Gebrauch der öffentlichen Wege anzuordnen.[9]) Solche Anordnungen können sowohl durch Einzelverfügung als im Wege der Polizeiverordnung erlassen werden und können sich beziehen

a) auf die Erhaltung der Wege,

---

[7]) § 29 Wege-O. für Lauenburg v. 7. Febr. 1876 und Regl. v. 23. Febr. 1876 § 4 (Off. Woch.Bl. S. 48) sowie Schlesw.-Holsteinische W.O. v. 1. März 1842, §§ 7, 222.

[8]) Erk. d. R.G. v. 25. Febr. 1888 (Preuß. Verw.Bl. IX S. 255).

[9]) In der Provinz Hannover beschließt der Kreisausschuß bezw. Bezirksausschuß über Beschränkungen des Gebrauchs von Gemeindewegen auf bestimmte Zwecke des Verkehrs oder einzelner Arten der Beförderungsmittel (§ 17 Ges. v. 28. Juli 1851, § 60 1 b Zust.Ges.).

b) auf die Vermeidung von Verkehrsstörungen und Kollisionen im Gebrauch der öffentlichen Wege,
c) auf die Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen.

3. Behufs Erhaltung der Chausseen sind eine Reihe besonderer gesetzlichen Bestimmungen ergangen, welche unten im Zusammenhange dargestellt werden sollen.[10]) Zum Schutze der Kommunikationswege gilt die allgemeine Bestimmung, daß die für Chausseen geltenden Vorschriften über die Einführung einer bestimmten Radfelgenbreite auf Antrag einer Provinzial- oder Kreisvertretung durch Ministerialverfügung auf andere befestigte Wege ausgedehnt werden können.[11])

Ferner sind verschiedene provinzielle Gesetze und Verordnungen erlassen. Hierher gehören die Gesetze über die Einführung gleicher Wagengeleise.[12]) Ferner können in weitem Umfange Polizeiverordnungen im Interesse der Erhaltung der Wege eingeführt werden. Es kann durch dieselben beispielsweise das Schleppen von Holz auf öffentlichen Wegen, das Wegrücken von Sperrsteinen und das Betreten der Gräben verboten,[13]) es können für den Transport von Langholz besondere Vorsichtsmaßregeln vorgeschrieben,[14]) es kann angeordnet werden, daß Pflüge, Eggen und ähnliche Gegenstände nur auf Schleifen oder Rädern fortgeschafft,[15]) daß, um zu

---

[10]) § 24 d. W.

[11]) G. v. 12. März 1853 (G.S. S. 87). Vgl. Drucks. des Abg.H. 1876 Nr. 152 S. 16 Kommiss.Ber. § 35.

[12]) 4′ 4″ von der Mitte der Felgen ab in der Prov. Preußen, V. v. 21. Juli 1827 (G.S. 1828 S. 25); in der Kur- und Neumark und Pommern Regl. v. 14. März 1805 (N. C. C. XI S. 21) u. V. v. 30. Okt. 1831 (G.S. S. 248) in der Niederlausitz V. v. 23. März 1829 (G.S. S. 103) u. 12. Mai 1835 (G.S. S. 93), Posen V. v. 21. Aug. 1830 (G.S. S. 119), Schlesien V. v. 7. April 1838 (G.S. S. 258) u. G. v. 4. April 1853, vgl. Jaekel, Wegegesetzgebung in Schlesien S. 122 ff., Sachsen V. v. 10. Juli 1830 (G.S. S. 111) u. Kab.O. v. 17. Sept. 1833, Westphalen V. v. 30. Juni 1829 (G.S. S. 97), Rheinprovinz A. f. v. 20. Juni u. Reskr. v. 24. Sept. 1859, Hannöv. Ges. v. 19. Aug. 1836, vgl. Hugenberg, Mittheilungen über den Hannöverschen Wegebau S. 70.

[13]) Vgl. Pol.V. für d. R.Bez. Oppeln v. 19. Febr. 1861. A.Bl. S. 37 §§ 15—19.

[14]) Vgl. die Pol. Verordnungen bei Jaekel, Wegegesetzgebung in Schlesien S. 126 ff.

[15]) P.V. d. R. zu Stettin v. 12. Juni 1856 (A.Bl. S. 183), Held, Polizeiverordnungen für Pommern S. 470. P.V. d. Landdrostei Hildesheim v. 9. Febr. 1870 (A.Bl. S. 306.)

hemmen, nur Hemmschuhe von Holz[16]) oder mit ebener Unterfläche und keine Sperrketten[17]) verwandt werden dürfen, daß das Fahren und Reiten über Brücken nur im Schritt erfolgen darf,[18]) u. s. w. Es kann sogar die Sperrung von Wegen zwecks ihrer Erhaltung (z. B. von Lehmchausseen oder Kieswegen in der Regenzeit) angeordnet, und es können besondere Vorsichtsmaßregeln für den Transport großer untheilbarer Lasten namentlich von Lokomobilen oder Straßenlokomotiven vorgeschrieben werden.[19])

In Beziehung auf letzteren Gegenstand haben bei Berathung der Wegeordnungsentwürfe mehrfache Verhandlungen stattgefunden.

§ 6 des Entwurfs von 1875[20]) bestimmte Folgendes:

> Die Genehmigung zum Befahren öffentlicher Wege mit Lokomotiven steht dem Oberpräsidenten unter Zustimmung des Provinzialausschusses zu.
>
> Vor Ertheilung dieser Genehmigung, welche an die Gewährung einer Entschädigung geknüpft werden kann, sind diejenigen, denen die Unterhaltung der betreffenden Wege obliegt, über den Antrag zu hören.
>
> Die Bedingungen, unter denen der Lokomotivbetrieb gestattet wird, sind im Wege der Polizeiverordnung festzusetzen.

Die Motive begründen die Bestimmung, wie folgt:

---

16) Kursächsisches Mandat vom 28. April 1781 § 19.

17) Breslauer R. V. vom 24. Jan. 1822 bei Jaekel a. a. O. S. 125.

18) P. V. für d. R. E. Breslau v. 28. Juni 1858 § 17 (A.Bl. S. 179), für Frankfurt v. 17. Dez. 1864 (A.Bl. S. 254) und 29. Sept. 1885 (A.Bl. S. 286).

19) Vgl. M.R. v. 18. Febr. u. 19. April 1864 (M.Bl. S. 53 u. 126) betr. den Verkehr von Lokomobilen und v. 20. Juni 1886 (M.Bl. S. 21) betr. Vorsichtsmaßregeln bei dem Transport von Dampfpflügen. P.V. d. R. zu Stettin v. 11. Juli 1872 (A.Bl. S. 142), P.V. d. R. zu Frankfurt v. 15. Dez. 1881 (A.Bl. S. 351) und v. 1. Juli 1885 (A.Bl. S. 189), P.V. d. R.Präs. zu Potsdam vom 2. Jan. 1882 u. d. R.Präs. zu Magdeburg v. 9. Sept. 1883, betr. den Transport von großen untheilbaren Lasten auf Chausseen, über Brücken ꝛc. (Zeitschr. Selbstverwaltung Jahrg. 9 S. 111 u. Jahrg. 10 S. 359). P.V. d. R.Präs. zu Erfurt, betr. den Schutz von Brücken v. 19. April 1883 (ibid. Jahrg. 10 S. 224). P.V. für die Provinz Schlesien vom 31. Jan. 1887, betr. den Verkehr von mit Dampf bewegten Fahrzeugen (Lokomobilen, Dampfwalzen ꝛc.) auf Chausseen und öffentlichen Wegen und den Betrieb in der Nähe der letzteren (Selbstverwaltung Jahrg. 14 S. 87). P.V. für die Provinz Hannover, betr. den Verkehr mit Dampfpflügen v. 25. Mai 1887 (Ebert, Wegegesetzgebung S. 253).

20) Drucks. des Abg.H. 1875 Nr. 24 S. 3 (§ 3).

„Lokomobilen werden zwar vielfach zu landwirthschaftlichen und gewerblichen Zwecken benutzt, der Transport dieser Maschinen nach den Orten ihrer Benutzung geschieht aber fast ausschließlich nicht vermittelst Dampfkraft, sondern durch Zugthiere. Die Anwendung von wirklichen Straßenlokomotiven, d. h. von solchen, welche den regelmäßigen Transportbetrieb zwischen bestimmten Endpunkten zum Zweck haben, kommt zur Zeit nur ganz vereinzelt vor. Der Betrieb der Straßenlokomotive, zu welchem die Bergbau-Aktiengesellschaft Weichselthal im Reg.-Bezirk Bromberg im Jahre 1868 konzessionirt war, ist noch in demselben Jahre wieder eingestellt worden. Aehnliche Unternehmungen in demselben Bezirke, sowie in andern Landestheilen sind ebenfalls nach kurzer Zeit eingestellt, ingleichem ist von den zum Betriebe solcher Straßenlokomotiven ertheilten Konzessionen in vielen Fällen gar kein Gebrauch gemacht worden, hauptsächlich wohl in Folge der ungünstigen Resultate, welche die Versuche des Lokomotivbetriebes auf mit festen Schienen nicht versehenen Straßen bis dahin ergeben haben. Soviel bekannt, sind zur Zeit nur an drei Orten in der Monarchie Straßenlokomotiven in Betrieb. Genügende Erfahrungen haben hiernach bisher nicht gesammelt werden können, um schon jetzt mit einer gesetzlichen Regelung des Betriebes von Straßenlokomotiven vorzugehen. Der Entwurf hat demnach auch darauf sich beschränkt, das Befahren der öffentlichen Wege mit Straßenlokomotiven von der Genehmigung des Oberpräsidenten abhängig zu machen und es demselben zu überlassen, in einem jeden einzelnen Falle nach Maßgabe der konkreten Umstände und nach Anhörung der Wegeunterhaltungsverpflichteten die zur Wahrung der öffentlichen Interessen des anderweiten Verkehrs und der Wegeunterhaltung, sowie zum Schutz des Publikums gegen Gefahr erforderlichen Anordnungen im Wege der Polizeiverordnung zu treffen."

In der Kommission[21]) wurden mehrseitig Bedenken gegen die Fassung des Alinea 1 erhoben. Der Wortlaut lasse zweifelhaft, ob die Bestimmung auch auf Lokomobilen, welche dem Betriebe der Landwirthschaft dienen und der Regel nach von Zugthieren weiter bewegt werden, Anwendung finden solle. Eine Ausdehnung der Vorschrift auf solche Fälle schädige die gesammte Landwirthschaft und führe zu unerhörten Belästigungen, sofern der Besitzer genöthigt werden solle, vor jeder Benutzung eines Weges durch eine Lokomobile, einen Dampfpflug u. dgl. m. die Ge-

[21]) Drucks. des Abg.-H. 1875 Nr. 331 S. 7.

nehmigung des Oberpräsidenten einzuholen. Das Gesetz habe offenbar eine Lokomotive im Auge, welche als Ersatz anderer Zugkraft den regelmäßigen, gewerbsmäßigen Transportbetrieb zwischen bestimmten Endpunkten der Straße herstelle, und es sei nothwendig, zur Vermeidung von Irrthümern diesem Gedanken hier Ausdruck zu geben. Zugleich werde sich empfehlen, besondere Vorschriften über die Benutzung der chaussirten Wege durch Lokomobilen in das Gesetz aufzunehmen.

Demgegenüber wurde darauf hingewiesen, daß die zur Zeit bestehenden gesetzlichen Vorschriften über den Verkehr auf den Kunststraßen auch die Benutzung solcher Straßen durch Lokomobilen träfen, daß daher ein Bedürfniß zum Erlaß neuer Spezialbestimmungen nicht vorhanden sei. Alinea 1 des § 6 fand hierauf unter Zustimmung des Vertreters der Staatsregierung in folgender Fassung Annahme:

> Die Genehmigung zum Befahren öffentlicher Wege mit Lokomotiven zum regelmäßigen Transportbetrieb zwischen bestimmten Endpunkten steht u. s. w.

Diese letztgedachte Einschränkung ist in dem 1876 vorgelegten Entwurf[22]) nach Inhalt der Motive auf den vielseitigen Wunsch der Provinzialbehörden wieder in Wegfall gebracht. Zur Begründung ist darauf hingewiesen worden, daß ein solcher regelmäßiger Betrieb nur in den seltensten Fällen stattfinde und daß es bei dem unregelmäßigen Befahren der öffentlichen Wege mit Lokomotiven in ebenso hohem, wenn nicht in höherem Grade geboten sei, die zum Schutz der Wegeunterhaltungspflichtigen erforderlichen Kautelen treffen zu können. Zur Vermeidung einer mißverständlichen Auffassung ist indessen hinzugefügt worden, daß die im § 6 getroffenen Bestimmungen auf die mit eigener Fortbewegungskraft nicht versehenen, vielmehr mit Zugthieren von Ort zu Ort bewegten und nur an ihrem Aufstellungsorte als Dampfmaschinen benutzten Lokomobilen nicht Anwendung finden.

Die Kommission[23]) fügte die durch den Entwurf beseitigte Einschränkung aus den in der vorjährigen Berathung angeführten Gründen wieder hinzu; ferner wurden folgende Anträge angenommen:

> Für das einmalige Befahren öffentlicher Wege mit Loko-

---

[22]) Drucks. des Abg.-H. 1876 Nr. 17 S. 4 §§ 5 u. 6 und S. 24.

[23]) Drucks. des Abg.-H. 1876 Nr. 152 S. 7.

motiven genügt die Genehmigung des Kreisausschusses; für das Befahren der Wege in einem Gemeindebezirk mit Lokomotiven, welche zu landwirthschaftlichen Maschinen gehören, die Genehmigung der Ortspolizeibehörde. Wird die letztere verweigert, so enscheidet auf Beschwerde der Kreisausschuß. In beiden Fällen kann die Genehmigung von der Gewährung einer Entschädigung an die Unterhaltungspflichtigen oder von der Erfüllung bestimmter Bedingungen abhängig gemacht werden.

In den 1877 vorgelegten Entwurf wurde die in Rede stehende Bestimmung nicht wieder aufgenommen, weil die Staatsregierung der Ansicht war, daß dem Bedürfniß durch das gleichzeitig vorgelegte Chausseepolizeigesetz genügt werde.[24]) Die Kommission[25]) schaltete jedoch den im Jahre 1876 angenommenen Paragraphen wieder ein, und zwar in der Erwägung, daß die Bestimmungen über die Benutzung öffentlicher Wege durch Lokomotiven und Lokomobilen in der Wegeordnung Aufnahme finden müßten, weil es sich in dem Chausseepolizeigesetz wesentlich um die öffentliche Sicherheit der Straßen, hier aber um die Wahrung der Rechte der Wegebaupflichtigen und das Recht zur Benutzung öffentlicher Wege handele, außerdem auch die Wahrung der Interessen der Landwirthschaft in Frage käme. Man war der Meinung, daß bezüglich der Benutzung öffentlicher Wege durch mit eigener Fortbewegungs- und Zugkraft versehene Lokomotiven auseinander zu halten sei: 1. ein regelmäßiger Transportbetrieb, dessen Voraussetzungen ein für allemal zu regeln sind; 2. die gelegentliche Benutzung eines Weges, für welche die Genehmigung der zuständigen Polizeibehörde ausreichend schiene, daß aber Lokomobilen ohne eigene Fortbewegungs- und Zugkraft von diesen Vorschriften auszunehmen seien. Um die Wegebaupflichtigen vor Schaden zu schützen, hielt man ferner für erforderlich, die Ertheilung der polizeilichen Genehmigung je nach Umständen noch von der Gewährung einer Entschädigung an den Wegebaupflichtigen abhängig zu machen. Die Kommission war indeß der Ansicht, daß durch die Ertheilung der Genehmigung seitens der Polizeibehörde an sich das Recht des Wegebaupflichtigen, für den ihm in Folge der Benutzung des Weges durch Lokomotiven entstandenen besonderen Schaden nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen Ersatz zu beanspruchen nicht berührt werde.

---

[24]) Nr. 98 der Drucks. des Abg.H. 1877/78.

[25]) Drucks. des Abg.H. 1877/78 Nr. 181 § 10b S. 9.

4. Zur Vermeidung von Verkehrsstörungen bestehen verschiedene allgemeine gesetzliche Vorschriften. Hierher gehört Artikel 19 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 (R.G.Bl. S. 347), welcher verordnet:

> Jedes Fuhrwerk muß den ordentlichen Posten, sowie den Extraposten, Kurieren und Estafetten auf das übliche Signal ausweichen. Bei Zuwiderhandlungen ist eine Geldstrafe von 10 Silbergroschen bis zu 10 Thalern verwirkt.

ferner die Bestimmung im § 366 Nr. 9 des R.St.G.B., wonach bestraft wird, wer auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen Gegenstände, durch welche der freie Verkehr gehindert wird, aufstellt, hinlegt oder liegen läßt,[26]) sowie die Bestimmungen der §§ 26—34 II 15 A. L.R. über das Ausweichen der Wagen auf den Landstraßen.

Ferner existiren zur Regelung des Verkehrs auf den öffentlichen Wegen provinzielle Bestimmungen[27]) oder es können solche durch Polizeiverordnungen eingeführt werden. So können die bezüglich des Ausweichens auf den Landstraßen geltenden Vorschriften des A. L.R. auf alle öffentlichen Wege ausgedehnt[28]) oder besondere Vorschriften über das Ausweichen erlassen,[29]) es kann angeordnet werden, daß, wenn Vieh auf öffentlichen Wegen getrieben wird, eine angemessene Zahl tüchtiger Hirten zu dessen Führung beigegeben werde, daß beim Fahren niemals mehr als 2 Fuhrwerke zusammengebunden sein dürfen,[30]) daß marschirenden Militärabtheilungen, Leichenzügen und andern von der Polizeibehörde gestatteten öffentlichen Aufzügen Fuhrwerksbesitzer, Reiter und Karren-

[26]) Vgl. K.G. E. Bd. 2 S. 253. Auf Chausseen ist das Niederlegen fremder Gegenstände mit Strafe bedroht, auch wenn es den Verkehr nicht hindert. Chausseegeldtarif vom 29. Febr. 1840. Zus.-Vorschriften Nr. 11, 17, 21 (im Anhange d. W.). K.G. E. Bd. 7 S. 278 (Strafbarkeit eines Gerichtsvollziehers, welcher Mobilien des Exmittirten auf die Straße schafft).

[27]) Vgl. kursächsisches Mandat vom 28. April 1781 § 21, hannöv. Ges. vom 4. Dez. 1834 § 17, schleswig-holst. W.O. vom 1. März 1842 § 113 ff.

[28]) M.R. vom 18. April 1843 (M.Bl. S. 99).

[29]) Vgl. Pol.Regl. für Lauenburg vom 23. Febr. 1876 §§ 14, 15, Hannöv. Ges. vom 4. Dez. 1834 §§ 22, 23 (Ebert, Wegeges. S. 251).

[30]) Vgl. die oben Note 9 zitirte V. für Oppeln §§ 20—25, ferner V. betr. den Verkehr von Fuhrwerk und Reitern (auch Velocipedisten) auf den öffentlichen Straßen des Reg.-Bez. Cassel vom 30. März 1887 (in der Zeitschrift „Selbstverwaltung", Jahrg. 14 S. 189).

schieber ausweichen müssen,[31]) daß die Fuhrwerke mit dem Namen des Besitzers bezeichnet und in der Nacht mit brennenden Laternen versehen sein müssen;[32]) es kann das Aufstellen unbespannter Wagen, das Füttern der Pferde und Zugthiere auf öffentlichen Wegen, das Tragen gefüllter Eimer, größerer Körbe oder anderer größerer Gegenstände auf den Bürgersteigen verboten werden[33]) u. s. w.

Die zur Regelung des Verkehrs erforderlichen Anordnungen werden regelmäßig in Form von Polizeiverordnungen zu erlassen sein, unter Umständen ist aber auch die Anwendung von Einzelverfügungen geboten. Die Polizeibehörde kann z. B. einem Fabrikbesitzer verbieten, große Quantitäten Materialien mit Handkarren über die Straße zu transportiren, wenn dadurch der Verkehr behindert wird,[34]) sie kann die Anlage einer Einfahrt verbieten, welche den Verkehr auf den Bürgersteige hindert,[35]) sie kann eine bestimmte Konstruktion der Wagen oder eine Maximalbelastung derselben vorschreiben, wenn in Folge der durch die Wagen verursachten Erschütterung die angrenzenden Häuser Schaden leiden,[36]) sie kann die Sperrung von Wegen anordnen, z. B. bei Volksaufläufen, militärischen Uebungen u. s. w. Alle solche Verfügungen sind nicht als wegepolizeiliche im Sinne des §. 56 des Zuständigkeitsgesetzes anzusehen; denn sie betreffen weder den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Wege, noch die Aufbringung und Vertheilung der dazu erforderlichen Kosten, noch die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr. Es kommen daher gegen solche Verfügungen die bezüglich der Anfechtung wegepolizeilicher Verfügungen geltenden Rechtsmittel nicht zur Anwendung.[37])

5. Im Interesse der Sicherheit, Reinlichkeit, Bequemlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen bestehen ebenfalls allgemeine Vorschriften; hierher gehört die Vorschrift im § 366 Nr. 2—5, 10

---

[31]) Vgl. Frankfurter P.V. vom 18. Sept. 1862 (A.Bl. S. 209), Stettiner P.V. vom 28. Sept. 1862 (A.Bl. S. 177), Held, P.V. S. 472.

[32]) P.V. des Ober-Präs. von Brandenburg vom 16. April 1879 (A.Bl. S. 179) und von Pommern vom 22. Nov. 1881 (A.Bl. S. 287), bei Held, Pol.Verordnungen S. 472, P.V. der Landdrostei Hannover vom 10. Febr. 1882, R.P. Hildesheim vom 13. Dez. 1881, Aurich vom 16. März 1887 (Ebert, Wegegesetzgebung S. 255, 257, 261).

[33]) Oppelner P.V. vom 8. Sept. 1858 (A.Bl. S. 272).

[34]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 10 S. 192 ff.

[35]) Erk. des O.V.G. vom 22. Juni 1887 im Preuß. V.Bl. Jahrg. 9 S. 14.

[36]) Erk. des O.V.G. vom 26. März 1884 in der „Selbstverwaltung", Jahrgang 11 S. 374.

[37]) S. unten § 28 Nr. 4.

des R.Str.G.B., wonach bestraft wird, 2. wer in Städten oder Dörfern übermäßig schnell fährt oder reitet, oder auf öffentlichen Straßen oder Plätzen der Städte oder Dörfer mit gemeiner Gefahr Pferde einfährt oder zureitet; 3. wer auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen das Vorbeifahren Anderer muthwillig verhindert; 4. wer in Städten mit Schlitten ohne feste Deichsel oder ohne Geläute oder Schelle fährt; 5. wer Thiere in Städten oder Dörfern, auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen mit Vernachlässigung der erforderlichen Sicherheitsmaßregeln stehen läßt oder fährt; 10. wer die zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen erlassenen Polizei-Verordnungen übertritt,[38]) ferner die Vorschrift im § 367 Nr. 12 R.Str.G.B. wonach bestraft wird, wer auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen Brunnen, Keller, Gruben, Oeffnungen oder Abhänge dergestalt unverdeckt oder unverwahrt läßt, daß daraus Gefahr für Andere entstehen kann.[39])

In allen diesen Fällen ist neben dem Strafmandat zwar die Anwendung unmittelbaren Zwanges, nicht aber die Festsetzung von Zwangsstrafen behufs Erzwingung einer polizeilichen Anordnung zulässig, da die gleichzeitige Anwendung von Polizeistrafen und Zwangsstrafen gegen den Rechtsgrundsatz ne bis in idem verstößt.[40])

6. Bezüglich des Gebrauchs der Fußwege enthalten die §§ 63, bis 65 I 22 A.L.R. folgende Bestimmungen:

> § 63. Gebahnter Fußsteige auf offenen Feldern kann ein Jeder sich bedienen.
>
> § 64. Hat aber der Eigenthümer den gemeinen Ge-

---

[38]) Eine derartige Polizeiverordnung ist z. B. für den Reg.Bezirk Oppeln am 19. Febr. 1861 (A.Bl. S. 37) erlassen, und angeordnet, daß das Auswerfen der auf den Aeckern gesammelten Steine, Quecken rc. auf den Weg nicht stattfinden, daß der Fuhrmann eines Fuhrwerks nicht auf demselben schlafen und sich nicht von demselben über fünf Schritte entfernen darf, ohne die Pferde abzusträngen, daß bei allen Fuhrwerken, mit Ausnahme der Wirthschaftsfuhren in der Feldmark, der Gebrauch der einfachen Leinen und das Knallen mit der Peitsche verboten ist. Vgl. auch die P.V. der R. zu Liegnitz vom 29. Sept. 1853, 7. Juni 1858 und 9. Nov. 1859, bei Jaekel, Wegegesetzgebung in Schlesien, S. 136, P.V. der R. zu Stettin vom 16. Nov. 1846, bei Held S. 327 und vom 10. Dez. 1851, betr. die Sicherung der Eispassage, bei Held S. 472.

[39]) Vgl. Schleswig-Holstein. Wegeordnung vom 1. März 1842 §§ 111—118, Wegereglement für Lauenburg vom 23. Febr. 1876 §§ 22—25.

[40]) v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze 9. Aufl. Note 236 zu § 132 L.V.G. O.V.G. E. Bd. 5 S. 278 ff.

brauch solcher Fußsteige durch Gräben, Kreuze, Schlagbäume, oder andere dergleichen Merkmale untersagt, so kann nur derjenige, welchem eine besondere Vergünstigung eingeräumt worden, davon Gebrauch machen.

§ 65. Wer das Recht hat, über das Grundstück eines Andern zu gehen, darf sich dessen weder zum Reiten, noch zum Fahren, auch nicht mit einräderigen Karren bedienen.

Es ist schon oben[41]) hervorgehoben worden, daß nach dem Grundsatz des § 63 der ungestörte Gebrauch eines Fußweges für die Oeffentlichkeit nicht entscheidend ist, da diese Bestimmung ein Recht des Publikums statuirt, einen „offenen" Fußweg so lange zu benutzen, als der Eigenthümer den Gebrauch nicht untersagt. Nach § 64 kann der Eigenthümer selbst durch Sperrmaßregeln dies erkennbar machen, es ist aber auch die Polizeibehörde berechtigt, auf Antrag einen privaten Fußweg als geschlossenen zu bezeichnen und dessen Benutzung unter Strafandrohung zu untersagen.[42]) § 65, welcher den Inhalt des Rechts zum Gebrauch eines Fußweges begrenzt, bezieht sich seiner Fassung nach nur auf Servituten, es liegt aber in der Natur der Sache, daß der Grundsatz des § 65 auch für öffentliche Fußwege gilt.[43])

Es kann indessen observanzmäßig auch die Benutzung von Fußwegen zum Fahren mit Schiebkarren, zum Reiten und zum Führen von Vieh unter besonderen Lokalumständen zugelassen sein.[44]) Im Uebrigen ist die Frage, inwieweit eine solche Maßregel zulässig, nach den über die Anlage neuer Wege geltenden Grundsätzen zu beurtheilen.[45])

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865[46]) enthält mit Bezug hierauf folgende Bestimmungen:

§ 41. Der öffentlichen Fußwege kann sich ein Jeder zum Gehen bedienen, zum Fahren mit Schubkarren, zum Reiten oder zum Führen von Vieh dagegen nur da, wo ein solcher ausgedehnterer Gebrauch nach der Feststellung des

---

[41]) § 1 Nr. 4 d. W.

[42]) M.R. vom 30. Sept. 1840 (M.Bl. S. 403).

[43]) Striethorst, Arch. Bd. 39 S. 239, vgl. Entwurf des Provinzialrechts für Neuvorpommern und Rügen § 1667 (Bekanntmachung vom 16. Nov. 1817), Pol.Regl. für Lauenburg vom 23. Febr. 1876 § 20 (Off. Woch.Bl. S. 48).

[44]) Vgl. Schleswig-Holsteinsche Wegeordnung vom 1. März 1842 § 233.

[45]) § 3 Nr. 4 d. W.

[46]) Drucks. H.H. Nr. 11 S. 66.

Landraths im Herkommen begründet ist oder im Bedürfniß des Verkehrs liegt. . . . .

Gegen die Festsetzungen des Landraths in den vorbezeichneten Fällen steht den Betheiligten binnen einer vierwöchentlichen Präklusivfrist, vom Tage der Eröffnung ab, der Rekurs an die Regierung offen, welche darüber endgültig entscheidet.

Bei der kommissarischen Berathung[47]) wurde die Bestimmung theils ganz entbehrlich gehalten, theils wollte man nicht das Viehtreiben auf Fußwegen gestatten, theils nicht dem Landrath die Bestimmung überlassen, oder nur dann, wenn dies herkömmlich sei.

Seitens der Regierungskommissarien wurde bestritten, daß Bestimmungen über öffentliche Fußwege so unnöthig seien. Auch die Provinzialstände hätten sich für Aufnahme dieser Bestimmungen ausgesprochen. Es sei usuell, daß hierüber die Kreispolizeibehörde entscheide, jedoch nirgends gesetzlich ausgesprochen. Dies müsse geschehen. Ebenso müsse, wenn, wie z. B. in Gebirgsgegenden, das Bedürfniß ausgedehnterer Benutzung vorliege, diesem abgeholfen werden, sollte nicht aus solchem Bedürfniß die Nothwendigkeit der Umwandlung der Fußwege in Fahrwege zu Ungunsten der Wegebauverpflichteten hervorgehen. Aus Rücksicht auf diese Nothwendigkeit, die Sache auch nach dem Bedürfniß zu beurtheilen, sei das Amendement, welches nur Herkommen berücksichtigen wolle, bedenklich. Gegen Beschwerungen durch Entscheidungen des Landraths sei die Remedur im Rekursverfahren zu finden. Die Vorlage erhalte am meisten das patriarchalische Verhältniß der Landräthe zum Kreise.

Bei der Abstimmung wurden sämmtliche Anträge verworfen, der Paragraph nach der Regierungsvorlage angenommen. Der Entwurf von 1875[48]) weicht von dem früheren ab, indem er die Benutzung der öffentlichen Fußwege zum Fahren mit Schubkarren, zum Reiten oder zum Führen von Vieh nur da gestattet, wo ein solcher ausgedehnterer Gebrauch durch spezielle Rechtstitel begründet ist oder nach der Feststellung der Ortspolizeibehörde besteht und durch ein öffentliches Verkehrsbedürfniß erfordert wird. Die Kommission des Abgeordnetenhauses nahm die Bestimmung unverändert an.[49])

---

[47]) a. a. O. S. 129.

[48]) Drucks. des Abg.-H. Nr. 24 §§ 46, 47 S. 12.

[49]) Drucks. des Abg.-H. Nr. 331 S. 33.

Die Entwürfe von 1876 und 1877 enthalten dieselben Grundsätze.[50])

Bei der kommissarischen Berathung des letzteren Entwurfs wurde die Entscheidung über eine erweiterte Benutzungsart öffentlicher Fußwege an Stelle der Polizeibehörde der Gemeinde, welche die Unterhaltungslast trifft, übertragen. Eine solche Erweiterung wurde für statthaft erklärt, wenn sie entweder herkömmlich oder durch das öffentliche Verkehrsbedürfniß gefordert ist, nicht erst, wenn, wie der Entwurf anordnet, beides kumulativ zusammentrifft. Endlich wurde die Befugniß, Polizeiverordnungen über die Benutzung öffentlicher Wege zu erlassen, auf den Fall der Sicherung des Verkehrs eingeschränkt.[51])

7. Die Benutzung des Straßenkörpers zu dauernden Anlagen auf den öffentlichen Wegen steht nicht Jedermann frei, da eine solche Benutzung nicht unter den gemeinen Gebrauch (§ 7 II 15 A. L.R.) fällt, vielmehr eine Verfügung über den Straßenkörper erfordert, welche ausschließlich für den Gebrauch eines einzelnen Rechtssubjekts getroffen wird. Außerdem bestimmt § 2 a. a. O. ausdrücklich:

> Ohne besondere Erlaubniß des Staats darf sich Niemand eine Verfügung über solche Straßen anmaßen.
>
> § 3. Auch alsdann nicht, wenn die Verfügung an sich dem Gebrauche der Straße für die Reisenden unschädlich wäre.

Diese Vorschrift gilt wegen Gleichheit des Grundes für alle öffentlichen Wege,[52]) die Polizeibehörde ist daher unzweifelhaft befugt, z. B. die Anlage von Schienengeleisen auf Wegen zu verbieten, und zwar namentlich dann, wenn durch die Anlage Verkehrsstörungen zu befürchten sind.[53]) Ebenso ist die Polizeibehörde aber auch befugt, die Erlaubniß zu dauernden Anlagen zu ertheilen; sie bedarf jedoch hierzu der Zustimmung des Eigenthümers des Wegekörpers. Die Rechte des Eigenthümers am Wegekörper ruhen zwar so lange und insoweit, als ein Weg dem öffentlichen Verkehr dient; diese Rechte treten aber wieder in Wirksamkeit, wenn es sich um eine Disposition handelt, welche nicht unter den gemeinen Gebrauch des

---

50) Drucks. des Abg.H. 1876 Nr. 17 S. 44, 1877/78 Nr. 14 § 4.

51) Drucks. des Abg.H. Nr. 181 § 4 S. 7.

52) O.T. E. Bd. 75 S. 154, Striethorst, Arch. Bd. 95 S. 63, O.V.G. E. Bd. 10 S. 192, 198, 201, Bd. 15 S. 292. R.G. E. v. 16. Jan. 1889 (Preuß. Verw.-Bl. X S. 273).

53) O.V.G. E. Bd. 10 S. 192.

54) § 10 II 17 A. L.R.

Weges fällt; der Polizeibehörde fehlt die Legitimation, den Eigenthümer in der Wahrung seiner Rechte zu vertreten.[55])

Es ist hiernach sowohl die polizeiliche als die Erlaubniß des Eigenthümers des Wegekörpers erforderlich zur Errichtung von Verkaufsständen,[56]) von Telegraphenstangen, zur Anlage von Gas- und Wasserleitungen 2c. Der Eigenthümer ist befugt, diese Erlaubniß vertragsweise einzuräumen. Dieser Berechtigung steht insbesondere § 10 der Reichsgewerbeordnung nicht entgegen, wonach ausschließliche Gewerbeberechtigungen oder Zwangs- und Bannrechte, welche durch Gesetz für ablösbar erklärt sind, fortan nicht mehr erworben werden können.[57])

Die polizeiliche Erlaubniß kann, wie jede polizeiliche Verfügung, zurückgenommen werden; ob die Erlaubniß des Eigenthümers zurückgenommen werden kann, ist eine civilrechtliche Frage, die nach der Form der ertheilten Erlaubniß zu entscheiden sein wird.[58])

Mit Rücksicht darauf, daß nach vorstehenden Grundsätzen die chausseebauenden Korporationen nicht gezwungen werden können, die Aufstellung von Telegraphenstangen auf dem Chausseekörper zu dulden, ist im Verwaltungswege angeordnet, daß die Verleihung der fiskalischen Vorrechte und des Rechts der Chausseegelderhebung nur erfolgen soll, wenn die betreffende Korporation sich den Bestimmungen des Bundesrathsbeschlusses vom 25. Juni 1869, durch welchen die im Interesse der Reichs-Telegraphenverwaltung erforderlichen Verpflichtungen der Straßenverwaltungen geregelt sind, ausdrücklich unterwirft.[59])

Im Regierungsbezirk Kassel ist durch Spezialgesetz dem kommunalständischen Verbande die Verpflichtung auferlegt, den durch den Beschluß des Bundesraths vom 25. Juni 1869 im Interesse der Telegraphenverwaltung festgestellten Anforderungen bezüglich der zufolge des Gesetzes vom 8. Juli 1875[60]) in sein Eigenthum und

---

55) S. unten § 8 d. W.

56) Vgl. Erk. des O.V.G. v. 13. März 1886 in der „Selbstverwaltung", Jahrg. 13 S. 98. In einem ohne Gründe im R. u. St.R. 1882 Nr. 9 veröffentlichten Erk. des R.G. v. 7. November 1881 ist dagegen angenommen, daß dem Magistrat kein Widerspruchsrecht gegen Anlage von Kellerhälsen zustehe; vgl. auch O.V.G. II S. 333 (Ausschank von Mineralwasser auf der Straße).

57) Stenogr. Berichte des Reichstages von 1869 S. 1058. Jacobi, Gewerbegesetzgebung, Kommentar zu § 10 G.O.

58) Vgl. Erk. des O.V.G. v. 5. März 1883 in der „Selbstverwaltung", Jahrg. 10 S. 198.

59) S. unten § 24 d. W.

60) G.S. 1875 S. 497 ff.

seine Unterhaltung übergegangenen früheren Staatsstraßen, sowie der auf seine Kosten neu anzulegenden Straßen zu genügen.[61])

Die Benutzung der öffentlichen Wege zu dauernden Anlagen ist in den verschiedenen Entwürfen einer Wegeordnung vorgesehen. Die Entwürfe von 1875, 1876 und 1877 enthalten in verschiedener Formulirung folgende Bestimmung:[62])

> Es muß der Wegebaupflichtige oder sonstige Berechtigte die zuständigen Orts beschlossene Herstellung von öffentlichen oder doch gemeinnützigen Anlagen inner=, ober= und unterhalb des Straßengebiets (Eisenbahnübergänge oder Geleise, Telegraphenlinien, Drainagen und sonstige Röhren, Brücken, Durchlässe u. s. w.) gestatten.
>
> Eine Entschädigung ist nur insoweit zu gewähren, als durch derartige Anlagen eine Erschwerung der Wegebaulast oder eine Beeinträchtigung der Nutzungen veranlaßt wird.
>
> Die Festsetzung der Entschädigung findet nach Maßgabe des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 (Ges.=S. S. 221 ff.) statt, ohne daß die Ausführung der Anlagen durch die Festsetzung aufgehalten wird.

Die Motive[63]) rechtfertigen die Nothwendigkeit dieser Bestimmungen durch den Hinweis, daß sich gegen eine solche Benutzung der Wege bisher mehrfach Widersprüche ergeben haben, welche beim Mangel eines gesetzlichen Anhalts schwer zu beseitigen gewesen seien.

Die Kommission für den Entwurf von 1877[64]) nahm Anstoß an der den Wegebaupflichtigen auferlegten Verpflichtung, sich jede Art von öffentlichen und gemeinnützigen Anlagen im Straßengebiet gefallen zu lassen, sofern die Herstellung zuständigen Orts beschlossen ist. Abgesehen davon, daß nach Lage der Gesetzgebung schwer zu übersehen sei, welche Behörde im gegebenen Falle als die zuständige zu bezeichnen ist, war man in der Kommission mehrseitig der Ansicht, daß eine so weitgehende Verpflichtung, namentlich bei der Dehnbarkeit des Begriffs „gemeinnützig", nicht zuzugeben und wenigstens auf die bereits gesetzlich vorgesehenen Fälle zu beschränken sei. In allen andern Fällen glaubte man das Vermögensinteresse

---

[61]) Ges. v. 16. März 1879 (G.S. S. 225) § 9.

[62]) Drucks. des Abg.H. 1875 Nr. 24 § 20 S. 7 u. 97, 1876 Nr. 17 § 22, 1877 Nr. 14 S. 4 § 10, vgl. Entwurf v. 1865 § 17 Drucks. des H.H. Nr. 11.

[63]) A. a. O. S. 30.

[64]) Drucks. des Abg.H. Nr. 181 S. 9.

der Wegebaupflichtigen dadurch wahren zu müssen, daß man Anlagen, für welche nicht schon eine gesetzliche Regelung existirt, oder welche lediglich dem Privatinteresse dienen, von der ausdrücklichen Zustimmung des Wegebaupflichtigen abhängig machte. Man war der Ansicht, daß der Unternehmer in der Regel den kürzeren Weg der Verständigung mit dem Wegebaupflichtigen dem Enteignungsverfahren vorziehen werde und daß ihn gegen Uebervortheilung die Vorschrift, nach welcher eine Entschädigung nur insoweit gewährt werden soll, als durch die in Rede stehenden Anlagen eine Erschwerung der Wegebaulast oder eine Beeinträchtigung der Nutzungen veranlaßt wird, schütze. Es wurde daher beschlossen, daß der Wegebaupflichtige nur die von den zuständigen Behörden festgestellte Herstellung von Telegraphenlinien, Eisenbahnübergängen, Brücken, Durchlässen und Drainagen in seinem Straßengebiet zu gestatten habe, daß dagegen die Anlage von anderweitigen Anstalten innerhalb des Wegegebietes, welche nicht durch besondere Gesetze vorgesehen sind, neben der Genehmigung der zuständigen Verwaltungsbehörde die Zustimmung des Wegebaupflichtigen erfordere und vor derselben nicht ausgeführt werden dürfe.[65])

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1877 enthielt ferner in dem Abschnitt über Chausseen die Bestimmung:

> § 51. Der Unternehmer (sc. eines Chausseebaues) ist verpflichtet, den durch Beschluß des Bundesraths des Norddeutschen Bundes vom 25. Juni 1869 im Interesse der Telegraphenverwaltung festgestellten, in der Anlage bezeichneten Anforderungen zu genügen.
>
> Dieselbe Verpflichtung liegt den Kommunalverbänden ob bezüglich der in Folge des Gesetzes, betreffend die Ausführung der §§ 5 und 6 des Gesetzes vom 30. April 1873 wegen der Dotation der Provinzial- und Kreisverbände, vom 8. Juli 1875 (G.S. S. 497) in ihre Verwaltung und Unterhaltung übergegangenen früheren Staatschausseen.

Die bezeichneten „Anforderungen" bestimmen in der Hauptsache, daß die Straßenbauverwaltung, soweit dies ohne Behinderung des Straßenverkehrs möglich ist, die Benutzung des Straßenterrains zur Anlage von oberirdischen und unterirdischen Telegraphenlinien unentgeltlich zu gestatten, daß die Straßenbauverwaltung die Telegraphenanlagen durch ihr Straßenaufsichtspersonal bewachen und

---

[65]) Drucks. des Abg.H. 1877/78 Nr. 181 S. 55.

in Fällen der Beschädigung nach Anleitung der erlassenen Instruktion provisorisch wieder herstellen zu lassen hat, daß die Telegraphenverwaltung den mit der Beaufsichtigung und provisorischen Wiederherstellung der Telegraphenlinien beauftragten Straßenaufsichtsbeamten Remunerationen bis zur Höhe von 30 Mark pro Jahr und Meile zahlt und daß die Straßenbauverwaltung den Wuchs der Anpflanzungen so reguliren zu lassen hat, daß dieselben nach allen Richtungen hin mindestens 2 Fuß von den Leitungsdrähten des Telegraphen entfernt sind.

In den Motiven zu § 51 ist unter Bezugnahme auf die Ministerialreskripte vom 8. August 1854, 2. März und 21. August 1869[66]) darauf hingewiesen, daß von der Uebernahme dieser Verpflichtungen bisher schon regelmäßig die Ertheilung der Genehmigung zur Anlegung von Chausseen abhängig gemacht worden sei. Von der Staatsregierung sei es als selbstverständlich angesehen worden, daß auf die Provinzialverbände mit dem Eigenthum, der Verwaltung und Unterhaltung der früheren Staatschausseen auch die auf denselben lastenden Verpflichtungen übergingen und sei die Aufnahme einer ausdrücklichen desfallsigen Bestimmung in den Entwurf des Dotationsgesetzes unterlassen. Zur Vermeidung von Weiterungen, wie sie in Folge der Weigerung eines ständischen Verbandes zur Anerkennung dieser Verpflichtungen bereits entstanden sind, sei eine solche Bestimmung hier eingefügt worden.

Bei der kommissarischen Berathung[67]) fanden die vorgeschlagenen Bestimmungen keinen Widerspruch.

8. Einer besonderen Erörterung bedarf die Benutzung der öffentlichen Wege zur Anlage der Pferdebahnen und Straßenbahnen mit Lokomotivbetrieb. Die Materie harrt noch der gesetzlichen Regelung[68]) und ist rechtlich sehr verwickelt. Daß überhaupt die Gesetzgebung die Straßengewerbe bisher nicht geregelt hat, erklärt sich aus dem Umstande, „daß dieselben besonderen Rücksichten unterliegen und diese Rücksichten nach den örtlichen Verhältnissen verschieden sein können".[69])

---

[66]) M.Bl. 1854 S. 183, 1869 S. 61 u. 221.

[67]) Druckf. des Abg.-H. 1877/78 Nr. 171 S. 21, 66.

[68]) Vgl. das französische Gesetz vom 29. April 1878, betr. auf öffentlichen Straßen hergestellte Eisenbahnen, abgedruckt bei Lazarini „Die Straßen-Vizinalbahnen mit Lokomotivbetrieb, eine technisch-finanzielle Studie", Wien 1879, S. 18, und die Besprechung in den Jahrbüchern für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft, Jahrg. 1880 S. 283.

[69]) M.R. vom 19. März 1873 (M.Bl. S. 123).

Im Sinne des Haftpflichtgesetzes sind die Pferdebahnen den Eisenbahnen gleichgestellt,[70]) ebenso im Sinne der Unfallversicherungsgesetze vom 6. Juli 1884 und 28. Mai 1885, andererseits gelten sie nicht als Eisenbahnen im Sinne der §§ 315 und 316 des Reichsstrafgesetzbuchs.[71]) Wenn sie mehrere Orte, z. B. 2 Dörfer, verbinden, gelten sie als Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838;[72]) werden sie dagegen nur in den Grenzen einer Ortschaft angelegt, so gelten sie nicht als Eisenbahnen, sondern fallen unter die Bestimmungen der Reichsgewerbeordnung. Dieser Gegensatz ergiebt sich aus § 37 R.Gw.O., welcher bestimmt:

> Der Regelung durch die Ortspolizeibehörde unterliegt die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art, Gondeln, Sänften, Pferde und andere Transportmittel.

Der § 37 bezieht sich sowohl auf den Personen- als den Güterverkehr, ebenso auf den Pferde- wie den Dampfeisenbahnverkehr; die gesammte Regelung ist der Ortspolizeibehörde überlassen.[73]) Es ist indessen angeordnet, daß alle Anträge auf Konzessionirung von Pferdeeisenbahnen, Straßenlokomotivbahnen (Trainbahnen 2c.) — mit Ausnahme der Fälle, in denen es sich um die Anlage eines lediglich dem Personenverkehr innerhalb des Weichbildes einer Stadt dienenden Pferdebahn handelt — zur Prüfung der Frage, ob im öffentlichen Interesse die Nachsuchung einer Allerhöchsten Konzession nach Maßgabe des Eisenbahngesetzes angezeigt ist, dem Minister mit gutachtlichem Bericht vorzulegen sind.[74])

---

[70]) Strietborst, Arch. Bd. 52 S. 33, Bd. 36 S. 69, E. d. R.O.H.G. Bd. 21 S. 237, Parey in der „Selbstverwaltung“, Jahrg. 12 S. 385, Erk. des R.G. vom 15. Nov. 1886 in der „Selbstverwaltung“, Jahrg. 14 S. 28; bezüglich der Dampfstraßenbahnen ist die Haftpflicht aus Unfällen, welche durch Scheuwerden von Pferden entstehen, anerkannt durch Erk. des R.G. vom 17. Nov. 1885 in der „Selbstverwaltung“, Jahrg. 13 S. 70.

[71]) Erk. des R.G. vom 19. Mai 1885 in der „Selbstverwaltung“, Jahrg. 12 S. 244.

[72]) Die Unternehmer sind demgemäß auch zur Zahlung der staatlichen Eisenbahnabgabe verpflichtet. Vgl. Parey in der „Selbstverwaltung“, Jahrg. 12 S. 42 und 141.

[73]) M.R. vom 14. Juni 1872 (M.Bl. S. 172) und vom 19. März 1873 (M.Bl. S. 123), s. v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze, Aufl. von 1887 Bd. 4 S. 52, Note 1 zu § 37, Jacobi, Gewerbegesetzgebung, Kommentar zu § 37 Gew.O. S. 73.

[74]) M.R. vom 18. August 1879, abgedruckt in der „Selbstverwaltung“, Jahrg. 6 S. 340. Die Bezeichnung „innerhalb der Orte“ deckt sich mit den kommunalen

Bei der der Ortspolizeibehörde übertragenen Regelung des gesammten Straßenbahnwesens handelt es sich nicht nur um die Benutzung des Wegekörpers zu einer dauernden Anlage, sondern zugleich auch um die Konzessionirung einer gewerblichen Unternehmung und um die Regelung des Betriebes derselben. Aus dieser Vermischung rechtlich ungleichartiger Gegenstände ergeben sich verschiedene rechtliche Schwierigkeiten.

Zunächst ist zur Benutzung des Straßenkörpers, ganz ebenso wie bei andern dauernden Anlagen, außer der polizeilichen Genehmigung die Genehmigung des Eigenthümers des Straßenkörpers erforderlich.[75]) Hieraus folgt, daß die polizeilichen Konzessionsbedingungen nicht für die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse zwischen dem Eigenthümer des Straßenkörpers und einer Pferdebahngesellschaft entscheidend sind, sondern daß privatrechtliche Streitigkeiten, z. B. über die Unterhaltungspflicht des Pflasters, nach den gesetzlichen Bestimmungen oder den vertragsmäßigen Festsetzungen entschieden werden müssen.[76])

In den Verträgen, welche zwischen Pferdebahngesellschaften und den Magisträten geschlossen worden, wird regelmäßig festgesetzt, daß die Gesellschaften unter gewissen Modalitäten zur Unterhaltung und

---

Grenzen. Das Obertribunal hat es indessen für zulässig erachtet, die Einrichtung solcher Fuhrwerke, durch welche der Verkehr aus einem Orte nach dem Nachbarorte unterhalten werden soll, durch Polizeiverordnung zu regeln, da der Verkehr, welcher die Grenzen des Weichbildes überschreitet, deshalb nicht aufhöre, zugleich ein Verkehr im Orte zu sein (Erk. vom 24. Juni 1874, Oppenhof, Rechtspr. Bd. 15 S. 436, Parey in der „Selbstverwaltung", Jahrg. 12 S. 42). Die Entscheidung unterliegt erheblichen Bedenken. § 37 beschränkt die Zuständigkeit der Polizei auf den Verkehr innerhalb der Orte. Bestimmungen, welche eine Einrichtung für den Verkehr außerhalb der Orte betreffen, können ohne Zwang nicht hierunter begriffen werden.

[75]) S. oben Nr. 7. In Berlin bedarf es der Genehmigung 1. des Polizeipräsidenten als Verwalters der Straßenpolizei (O.V.G. E. vom 20. Juni 1883, M.Bl. S. 214) 2. des Oberbürgermeisters als Verwalters der Straßenbaupolizei (Kab.O. v. 28. Dez. 1875, A.Bl. der Reg. zu Potsdam 1876 S. 8) § 62 St.O. v. 30. Mai 1853 und 3. der Gemeinde Berlin als Eigenthümerin des Straßenkörpers. In Uebereinstimmung mit den deutschen Gerichten hat der k. k. österr. Verwaltungsgerichtshof in Wien durch Erk. v. 12. Juni 1885 die Zustimmung der Gemeinde zur Anlage der Pferdebahn für erforderlich erachtet, indem angenommen wurde, daß es sich nicht um den gemeinen, sondern um den besonderen Gebrauch eines bestimmten Berechtigten handelt; s. Selbstverwaltung Jahrg. 12 S. 250, 237, 267, 273.

[76]) Erk. d. Reichsgerichts v. 7. Juni 1884 in der „Selbstverwaltung" Jahrgang 11 S. 332, Pferdebahn kein Zubehör der Straße, daher beim Verkauf kein Immobiliarstempel. Erk. des R.G. v. 8. Juli 1885, ibid. Jahrg. 12 S. 277.

Verbesserung der betreffenden Straßen beitragen oder auch gewisse Theile der Betriebseinnahmen an die Stadt abführen müssen. In einem Aufsatz in der Selbstverwaltung[77]) ist der Nachweis versucht, daß die Erhebung eines Theils von den Brutto- oder Reinerträgen der Straßenbahnen, ebenso wie die Erhebung von Marktstandsgeld oder wie die an den Staat zu leistende Abgabe von dem Reinertrage der Eisenbahnunternehmungen, den Charakter einer Gebrauchssteuer habe und deshalb der Genehmigung der Regierung bedürfe. Ebenso gelangt Parey in einem Aufsatz über Pferdeeisenbahnen und Kommunalverwaltungen[78]) zu dem Resultat, die Auferlegung einer Abgabe für die Gewährung der Erlaubniß zur Benutzung des Straßenterrains seitens der Gesellschaft sei unbedingt unzulässig und durch die Kommunalaufsichtsbehörde zu verhindern, und zwar mit folgender Begründung: Der Straßeneigenthümer habe nicht das jus alienandi et disponendi. Durch diese Einschränkungen gehe der Charakter des nutzbaren Eigenthums schon völlig verloren, auch würde der Nachweis, daß irgend eine noch etwa mögliche Nutzung durch die Anlage der Pferdebahn beeinträchtigt würde, schwerlich erbracht werden können. Da nun die Gemeinde mehr Rechte, als sie thatsächlich hat, auch auf einen Andern nicht übertragen könne, so habe sie auch kein Recht, in der Form des Kauf- oder Miethsvertrages über die öffentliche Straße zu verfügen, denn jedenfalls müßte sie sich im Civilprozeß den Einwand der laesio enormis gefallen lassen.

Diese Ausführungen erscheinen rechtsirrthümlich. Die vereinbarte Zahlung einer Abgabe hat nicht den Charakter einer Gebrauchssteuer, weil sie nicht aus Gründen des öffentlichen Rechts, sondern auf Grund privatrechtlicher Abmachungen gezahlt wird. Der Einwand der laesio enormis ist ebenso unbegründet. Denn der Straßeneigenthümer begiebt sich durch den Vertragsschluß der Möglichkeit, selbst auf eigene Kosten den Pferdebahnbetrieb einzurichten, und dadurch einen Geschäftsgewinn zu erzielen.

Andererseits unterliegt es keinem Zweifel, daß die Polizeibehörde nicht berechtigt ist, als Gegenleistung gegen die Ertheilung der Konzession die Bezahlung eines besonderen Aequivalentes an den Straßeneigenthümer zu fordern.[79])

Der Beginn der im § 37 bezeichneten Gewerbe ist reichsgesetz-

---

[77]) Jahrg. 12 S. 201.

[78]) Selbstverwaltung, Jahrg. 12 S. 209.

[79]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 360, 369, Parey a. a. O. S. 209.

lich nicht von einer Konzession abhängig. Aus der Befugniß der Ortspolizeibehörde zur Regelung des gesammten Verkehrs folgt jedoch auch die Befugniß derselben, vorzuschreiben, daß es zum selbstständigen Betriebe der im § 37 bezeichneten Gewerbe der polizeilichen Genehmigung bedarf.[80]) Gegen eine polizeiliche Verfügung, durch welche die Genehmigung zum Betriebe einer Straßenbahn versagt wird, findet die Beschwerde oder Klage statt.[81])

Das diskretionäre Ermessen der Polizeibehörde bei Beschlußfassung über die Ertheilung der Konzession findet seine Grenzen in den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen. Die Versagung der Erlaubniß zum Betriebe kann daher nicht wegen mangelnden Bedürfnisses oder mangelnder Zuverlässigkeit, da die Reichsgewerbeordnung solche Versagungsgründe nicht kennt, sondern nur aus Gründen erfolgen, welche in dem Bedürfniß des öffentlichen Verkehrs (z. B. wegen Ueberlastung der projektirten Linie durch anderweiten Verkehr) ihre Rechtfertigung finden.[82]) Die Konzession darf gemäß § 40 Absatz 1 der R.Gw.O. nicht auf Zeit, d. h. nicht in der Weise ertheilt werden, daß dieselbe nach einer bestimmten Reihe von Jahren erlischt, dagegen verbietet § 40 nicht die Konzession zu ertheilen, wenn der Betrieb der Bahn nur zu gewissen Jahreszeiten erfolgen soll.[83]) Die Konzession kann mit Vorbehalt der Vervollständigung der Anlagen ertheilt werden[84]) und sie kann polizeiliche Beschränkungen enthalten, z. B. die Beschränkung des geräuschvollen Betriebes auf bestimmte Tages- und Nachtstunden.[85])

Die Zurücknahme der polizeilichen Erlaubniß zur Benutzung des Straßenkörpers ist begrifflich verschieden von der Zurücknahme der polizeilichen Erlaubniß zum Betriebe des Gewerbes, doch wird erstere gegenstandslos, wenn die Konzession zum Betriebe zurückgenommen ist. Für die Zurücknahme der Konzession, bezw. die Untersagung des Betriebes ist ein bestimmtes Verfahren (Klage der zuständigen Polizeibehörde bei dem Kreisausschuß bezw. Bezirks-

---

[80]) v. Brauchitsch a. a. O. Note 1 zu § 37, Ausführungsanweisung zur R.G.O. v. 4. Sept. 1869 Nr. 14 (M.Bl. S. 200 ff.), Parey in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 12 S. 41.

[81]) § 40 R.G.O. §§ 127, 128 L.V.G.

[82]) Erk. d. O.V.G. v. 29. März 1884 in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 11 S. 374.

[83]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 3 S. 247, Parey in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 12 S. 42.

[84]) O.V.G. E. Bd. 1 S. 306.

[85]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 393.

ausschuß) vorgeschrieben.[86]) Die Polizeibehörde ist befugt, die Grenzen der ertheilten Erlaubniß einzuschränken. Im Erfolge kann eine solche Anordnung der Konzessionsentziehung gleichkommen. In solchem Falle ist die Anwendung des für die Untersagung des Betriebes erforderlichen Verfahrens erforderlich.[87])

Der Betrieb der Pferdebahnen muß durch Polizei-Verordnung geregelt werden.[88]) Eine solche Verordnung wird die Verpflichtungen des Unternehmers hinsichtlich des Betriebspersonals (Unbescholtenheit), des Betriebsmaterials (Beschaffenheit der Waggons, Pferdegeschirre), des Betriebes (Fahrplan, Tarif, Beleuchtung, Reinigung, Signale), ferner die Pflichten des Betriebspersonals (Dienstkleidung, Einhaltung des Fahrplans, der Haltestellen, Gang der Pferde), endlich auch Bestimmungen für die Fahrgäste (Rauchen, Auf- und Absteigen) und für das Publikum (Ausweichen der Reiter und Fuhrwerke) enthalten müssen.[89])

---

§ 3.

Umfang der Wegebaulast.

1. Allgemeine Gesichtspunkte. 2. Einschränkung der Wegebaulast durch Spezialgesetze. 3. Umfang der Wegebaulast im Allgemeinen. 4. Anlage neuer Wege. 5. Befestigung. 6. Beseitigung von Verkehrshindernissen. 7. Brücken und Fähren. 8. Entwässerungsanstalten. 9. Sicherheit der Wege (Baumpflanzungen, Wegweiser, Barrieren 2c.). 10. technische Vorarbeiten. 11. Polizeiverordnungen. 12. Regulative.

1. In der Judikatur und Verwaltungspraxis hat nie ein Zweifel darüber obgewaltet, daß von dem Wegebaupflichtigen alle im Verkehrsinteresse nöthigen Arbeiten gefordert werden können. Der Begriff des Nothwendigen ist allerdings ein sehr dehnbarer und je nach der individuellen Auffassung verschieden. Die Wegepolizeibehörde ist nicht befugt, Anordnungen zu treffen, welche lediglich die Leichtigkeit und Annehmlichkeit des Verkehrs betreffen; andererseits stellen die wachsende Kultur und der steigende Verkehr größere Anforderungen an die Beschaffenheit der Wege, als dies früher der

---

86) § 40 Abs. 2 R.Gew.O., § 119 Abs. 1 Zust.Ges.

87) Vgl. Parey a. a. O.

88) Cf. Anweisung v. 4. Sept. 1869 Nr. 14, M.Bl. S. 200 ff.

89) Cf. Pol.V., betr. den Betrieb der Pferdebahn in Posen, v. 22. Juli 1880 abgedruckt in der „Selbstverwaltung" Jahrg. VII S. 349.

Fall war. Es ist Aufgabe der Wegepolizeibehörde, diesen größeren Anforderungen gegenüber das richtige Maaß zu treffen.[1])

Die Wegepolizeibehörde hat das den Bedürfnissen des Verkehrs gemäß Nöthige anzuordnen, gleichviel aus welchen Gründen eine Steigerung des Verkehrs sich entwickelt hat. Unerheblich ist insbesondere, ob der Weg, dessen stärkere Befestigung nothwendig geworden, lediglich dem durch die Industrie der Nachbarorte hervorgerufenen Güter- und Frachtverkehr dient und innerhalb der wegebaupflichtigen Gemeinde selbst eine Steigerung des Verkehrs nicht eingetreten ist.[2]) Die Wegepolizeibehörde ist jedoch verpflichtet, zu prüfen, in welcher Weise dem unerläßlichen Verkehrsbedürfniß am billigsten und zweckmäßigsten genügt werden kann. In dem einen Falle wird es je nach den örtlichen Verhältnissen nöthig sein, eine Pflasterung anzuordnen, im anderen Falle wird eine Kies- oder Sandschüttung genügen; eine über das Maaß des Nothwendigen hinausgehende Anforderung würde der Aufhebung im Verwaltungsstreitverfahren unterliegen.

Die Wegepolizeibehörde hat ferner nicht einseitig die Interessen des Wegebaues zu berücksichtigen, sondern hat bei der Beschlußfassung über die Art der Ausführung eines Wegebaues, dessen Nothwendigkeit stets eine mehr oder weniger relative sein wird, auch alle übrigen der Obhut der Polizei anvertrauten öffentlichen Interessen gegen einander abzuwägen und danach zu entscheiden, welcher Gesichtspunkt überwiegt. So ist darauf zu achten, daß die Vorfluth nicht zum Nachtheil der benachbarten Besitzer verändert wird, daß den Interessen der Landesvertheidigung genüge geschieht; so ist vor Allem sorgfältig zu prüfen, ob die als erforderlich erachtete Befestigung des Weges nicht die Kräfte des Wegebaupflichtigen übersteigt.[3]) Es gelten hierbei nicht die Grundsätze des Civilrechts, wonach der Schuldner zahlen muß, so lange er etwas besitzt, wenngleich er dadurch ruinirt wird, sondern es ist zu erwägen, ob die wirthschaftliche Existenz der Wegebaupflichtigen nicht durch den beanspruchten Wegebau in Frage gestellt wird, sodaß die Nachtheile, welche der Wegebau in Gefolge hat, die für den öffentlichen Verkehr

---

[1]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 266, Bd. 3 S. 184, Bd. 4 S. 247, 256, Bd. 7 S. 258, Erk. d. O.V.G. v. 17. Febr. 1886 im Preuß. Verwaltungsblatt Jahrg. 7 S. 365. Schlesw. Holst. W.O. v. 1. März 1842 § 9, Hannov. Wegegeſ. v. 28. Juli 1851 § 22.

[2]) O.V.G. E. Bd. 4 S. 247.

[3]) Vgl. Entsch. d. O.V.G. Bd. 5 S. 226, Bd. 7 S. 258, Bd. 9 S. 231, Bd. 15 S. 304.

erstrebten Vortheile überwiegen würden.[4]) Es ist dabei zu beachten, ob das zur Befestigung des Weges erforderliche Material in der Nähe des Weges erworben, ob es mit den eigenen Gespannen des Wegebaupflichtigen angefahren werden kann, ob andere größere Leistungen, z. B. für Schulbauten, in Aussicht stehen, ob etwa dem Wegebaupflichtigen zur Ausführung der Befestigung des Weges von dem Kreise oder anderweit eine Beihülfe sicher gestellt ist u. s. w. Je nach Lage des Falles wird die Wegepolizeibehörde auch zur Erleichterung des Wegebaupflichtigen mit der Ausführung des Wegebaues stückweise vorgehen und so die Last auf einen längeren Zeitraum vertheilen können.[5]) Es ist regelmäßig als unzulässig zu erachten, Wegebauten in der Saat- und Erntezeit zu fordern. Es ist dies ausdrücklich in verschiedenen provinziellen Wegeordnungen reprobirt[6]). Auch da, wo solche provinziellen Bestimmungen nicht existiren, ist — abgesehen von dringlichen Fällen — nach dem allgemeinen Grundsatz, wonach die Vortheile des Wegebaues gegen die Nachtheile abzuwägen sind, und in analoger Anwendung der §§. 417, 418 II, 7 A. L.R. eine derartige Anforderung zu verwerfen;[7]) welche Zeit als Ernte und Saatzeit anzusehen ist, entscheidet sich nach den örtlichen Verhältnissen.

2. Abgesehen von den hervorgehobenen Gesichtspunkten erleidet die Befugniß der Polizeibehörde, das im Verkehrsinteresse Nothwendige zu fordern, insofern eine Einschränkung, als die Polizeibehörde nicht berechtigt ist, mit ihren Anforderungen über

---

[4]) Cfr. kursächsisches Straßenbaumandat vom 28. April 1781 § 22 (v. Rönne S. 554).

[5]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 205, Bd. 4 S. 248.

[6]) Pos. 6 der Wegeordnung für das Fürstenthum Halberstadt vom 19. Nov. 1769 (N.C.C. Tom. IV S. 6241 Nr. 72), Pos. 6 des Wegereglements für das Herzogthum Pommern vom 25. Juni 1752 (ebendaselbst Tom. I pag. 335 Nr. 35, Reglement für Neuvorpommern vom 21. Mai 1708 (Daehnert Sammlung Bd. 3 S. 1056 Nr. 23, V. d. Regierung zu Stralsund vom 14. August 1777, im Eingang (a. a. O. Suppl.-Bd. 2 S. 607 Nr. 13), Publikandum der Regierung zu Reichenbach wegen Instandsetzung der Straßen vom 20. August 1818, Pos. 1 (bei v. Rönne, die Wegepolizei S. 588), Wegebesserungs-Edikt für das Fürstenthum Münster vom 5. Juni 1765 sub 2 (Schlüter, Prov.-R. der Provinz Westphalen Bd. 1 S. 233 Nr. 38), Regulativ für d. Fürstenthum Paderborn vom 14. März 1777, Pos. 5, (Paderbornische Landesverordnungen, Bd. 4 S. 202 Nr. 35), V. für d. Grafschaft Recklinghausen v. 30. Mai 1781, Pos. 2 (Schlüter a. a. O. Bd. 3 S. 246 Nr. 22), Wegezoll-Regl. vom 26. März 1789 für Schlesien u. d. Grafschaft Glatz § 13 (Korns neue schles. Edikten-Sammlung Bd. 7 S. 21, v. Rönne, Wegepolizei S. 220).

[7]) Cfr. O.V.G. E. Bd. 15 S. 307.

das durch Spezialgesetze festgesetzte Maximum der Wegebaulast hinauszugehen.[8]) Beispielsweise schreiben verschiedene Provinzialgesetze eine ganz bestimmte Breite der Wege vor.[9]) In solchem Falle wird eine Verbreiterung über die vorgeschriebene Breite hinaus nicht gefordert werden können;[10]) oder es gilt die Beschränkung, daß der Wegebaupflichtige zur Befestigung nur mit eigenem Material angehalten werden kann, oder, daß, wenn mehrere Wege nach einer Gegend führen, nur einer nach Wahl des Gutsbesitzers beibehalten werden soll.[11]) Bei allen solchen alten provinziellen Bestimmungen, welche oft unklar formulirt sind, bleibt aber immer noch zu prüfen, inwieweit dieselben lediglich eine reglementarische Bedeutung haben.

Eine allgemeine Einschränkung der Wegebaulast enthalten die Bestimmungen der §§ 17, 24, II 15 A. L.R., durch welche verordnet ist, daß bei Umwandlung von Landstraßen in Chausseen oder Steindämme die Hand- und Spanndienstpflichtigen zur Hülfeleistung nur in dem Umfange wie bei der Anlegung gewöhnlicher Landstraßen Hülfe zu leisten schuldig sind.[12]) Eine allgemeine Einschränkung wird endlich auch durch § 10 des Straßen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875[13]) herbeigeführt, indem die Wegepolizeibehörde nicht berechtigt ist, Anordnungen zu treffen, welche mit der festgesetzten Fluchtlinie kollidiren, also namentlich nicht, eine Verbreiterung der Straße über die Fluchtlinie hinaus anzuordnen.[14])

3. Unter Berücksichtigung der vorangeschickten Bemerkungen ist der Umfang der Wegebaulast in Uebereinstimmung mit § 11

---

8) O.V.G. E. Bd. 2 S. 266, Bd. 4 S. 247, Bd. 13 S. 310.

9) Westph. Wege-Regl. vom 4. Mai 1796 § 9, Neuvorpommern u. Rügen, Patent vom 13. Juli 1804 § 1, Entw. des Prov.-R. Greifswald 1837, § 1617 Th. I, Abth. 4 S. 15, Motive Th. 5 S. 35, vgl. Sonnenschmidt, Sammlung der für Neuvorpommern ergangenen Gesetze, Bd. I S. 108 Nr. 25, Regl. vom 21. Mai 1708 Abs. 7 (Daehnert, Sammlung Pommerscher und Rügischer Landesurkunden Bd. III S. 1056 Nr. 23; Wege-Regl. für Alt-, Vor- u. Hinterpommern vom 25. Juni 1752 §§ 11, 12, Wege-Regl. für Schlesien vom 11. Jan. 1767 § 1, Holsteinische Wegeordnung v. 1. März 1842 § 146

10) Vgl. O.V.G. E. Bd. 7 S. 264.

11) Westpreuß. Wege-Regl. vom 4. Mai 1796 § 5, Patent für Neuvorpommern u. Rügen vom 4. Nov. 1796, L.C. S. Bd. 3, S. 826, Entw. d. Prov. R. §§ 1660, 1661.

12) Vgl. O.T.-E. v. 26. Sept. 1816, v. Kamptz, Annalen Bd. 11 S. 489 ff.

13) G.S. S. 561.

14) Erk. d. O.V.G. v. 25. Mai 1887 (Preuß. Verw.-Bl. VIII S. 314).

des im Jahre 1865 vorgelegten Entwurfs einer Wegeordnung [15]) wie folgt abzugrenzen:

> Die Wegebaulast in Betreff aller Arten der öffentlichen Fahrwege begreift die Verpflichtung in sich, dem Bedürfnisse des Verkehrs entsprechend, den Weg, ingleichen auch die für denselben erforderlichen Entwässerungsanstalten, Durchlässe, Brücken und Fähren über Gewässer, soweit sie nicht schiffbar sind, Baumpflanzungen, Schutzgeländer und Wegweiser anzulegen, zu unterhalten, und, wo es nöthig ist, zu verbreitern bezw. zu verlegen, sowie Gegenstände, welche den Verkehr hemmen, zu beseitigen.

Die späteren Entwürfe einer Wegeordnung halten diese Definition im Wesentlichen fest.[16]) Dieselbe entspricht der Natur der Sache und wird in der Judikatur und Verwaltungspraxis als maßgebend anerkannt.[17]) Im Einzelnen ist hierzu Folgendes zu bemerken:

4. Die Wegebaulast begreift die Verpflichtung des Wegebaupflichtigen in sich, im Falle des Verkehrsbedürfnisses neue Wege anzulegen.[18]) Die Forderung einer neuen Wegeanlage setzt aber ein unabweisbares Verkehrsbedürfniß voraus;[19]) es ist mit noch größerer Schärfe als bei andern wegepolizeilichen Anlagen zu prüfen, ob die Vortheile der Anlage mit den durch dieselbe erwachsenden Vortheilen im Einklang stehen und ob der Wegebaupflichtige die Kosten zu tragen im Stande ist. Der Mangel eines öffentlichen Weges zu einem bebauten Grundstück berechtigt jedenfalls an und für sich die Wegepolizeibehörde noch nicht, die Anlage eines solchen zu fordern.[20])

Die Polizeibehörde ist ebenso auch berechtigt, die Umwandelung von Privatwegen in öffentliche oder die Verbreiterung vorhandener

---

[15]) Drucks. d. H.H. 1865 Nr. 11 S. 63, vgl. §§ 21, 22 des Hannöverschen Wegegesetzes vom 28. Juli 1851.

[16]) Entw. v. 1875, Drucks. d. Abg.H. Nr. 24 § 2, von 1876, Drucks. d. Abg.H. Nr. 17 § 2, von 1877, Drucks. d. Abg.H. Nr. 14 § 5.

[17]) Entsch. d. O.V.G. Bd. 13 S. 310, vgl. §§ 19 u. 20 der Wegeordnung für das Herzogthum Lauenburg vom 7. Febr. 1876, § 22 des Hannöv. Wegeges. v. 28. Juli 1851.

[18]) Vgl. §§ 1575 u. 1576 des Entwurfs zum Neuvorpommerschen Provinzialrecht u. die Motive Th. 5 S. 24 u. 25.

[19]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 244, 226, Bd. 5 S. 224, Bd. 9 S. 227, Bd. 10 S. 214; Erk. d. O.V.G. vom 31. Okt. 1885 im Preuß. Verw.-Bl. VII S. 115 v. 9. März 1887 in der „Selbstverwaltung“ Jahrg. 14 S. 277. In Hannover entscheidet die Gemeinde über die Anlage neuer Wege (§ 10 Ges. v. 28. Juli 1851).

[20]) S. oben § 1 Note 22; vgl. O.V.G. E. Bd. 15 S. 326.

Wege[21]) oder die Uebernahme der Unterhaltung eines von einem Andern als dem Wegebaupflichtigen neu hergestellten Weges[22]) oder die Umwandelung von Fußwegen in Reitwege bezw. Fahrwege zu fordern. Die Nothwendigkeit solcher Maßregeln ist in derselben Weise wie die Anlegung neuer Wege zu beurtheilen.[23])

Der Wegebaupflichtige ist verpflichtet, die durch Anlegung, Verlegung, Verbreiterung von Wegen und Umwandelung von Privatwegen in öffentliche erforderliche Entschädigung zu zahlen. Soweit er das erforderliche Land nicht auf gütlichem Wege erwerben kann, muß er das Enteignungsverfahren einleiten.

5. Die Wegepolizeibehörde ist befugt, jede nach den Umständen im Interesse der Erhaltung und Verbesserung der Wege nöthige Befestigung, als Schüttung von Sand, Kies, Schlacke, Anlage von Pflasterungen 2c. zu fordern. Die ursprüngliche Anlage oder die bisherige Art der Unterhaltung des Weges ist gleichgültig. Die provinziellen Wegeordnungen enthalten mannigfache Bestimmungen über die Art der Befestigung. Es ist die Anlage von Pflasterungen,[24]) die Verwendung von Sand, Grand und Mauerschutt,[25]) die Beseitigung der Knüppeldämme[26]) angeordnet u. s. w.

Diese Bestimmungen haben jedoch im Allgemeinen nur reglementarische Bedeutung, sodaß die Polizeibehörde nicht gehindert ist, andere und zweckmäßigere Mittel und Materialien zur Anwendung zu bringen bezw. vorzuschreiben.[27]) Auch die Anlage von Trottoirs, und zwar in einer bestimmten Form, sei es von Asphalt oder

---

21) O.V.G. E. Bd. 3 S. 179 u. 351, Bd. 4 S. 249 ff., Bd. 7 S. 258 ff., Bd. 11 S. 214 ff.

22) Ebenso im franz. Recht, s. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentl. Wege in der Pfalz S. 36.

23) Erk. d. O.V.G. v. 31. Dezbr. 1887 im Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 9 S. 250.

24) Kap. 8 § 4 der Magdeburger P.-O. v. 3. Jan. 1688 (C. C. Magd. Th. III S. 36/37), Mandat vom 30. Aug. 1712 (C. C. Magd. pars III Nr. 238 S. 642/43), Edikt v. 14. Juli 1742, vgl. O.V.G. E. Bd. 15 S. 294, Wege-Regl. für Westpreußen vom 4. Mai 1796 § 16 und für Schlesien vom 11. Jan. 1767 § 10 lit. i. Hannöversches Gesetz vom 28. Juli 1851 § 22, Holsteinische Wegeordnung v. 1. März 1842 § 168.

25) Patent für Neuvorpommern u. Rügen v. 13. Juli 1804 § 5, Entwurf des Prov.-R. Th. I Abth. 4 § 1625.

26) Regl. vom 25. Juni 1752 für Alt-, Vor- u. Hinterpommern § 14, Regl. für Westpreußen a. a. O.

27) Striethorst, Arch. Bd. 18 S. 119 (betr. das Münster'sche Wegebesserungsedikt vom 5. Juni 1765). O.V.G. E. Bd. 4 S. 256 (betr. d. Pommersche Wegeregl.).

Mosaikpflaster ꝛc. kann unter Umständen verlangt werden, wenn beispielsweise das Bedürfniß besteht, in einer Stadt mit reger gewerblicher Thätigkeit und lebhafter Industrie für die einzelnen Straßen eine gewisse Regelmäßigkeit und Gleichmäßigkeit herzustellen.[28])

Nur eine Schranke ist der Polizeibehörde bei Beschlußfassung über die Bedürfnißfrage gesetzt, indem nach feststehender Judikatur die Anlage von Chausseen nicht erzwungen werden kann.[29])

6. Die Wegebaulast umfaßt die Verpflichtung zur Beseitigung von Verkehrshindernissen. Die Provinzialgesetze enthalten hierüber reichhaltige Vorschriften. Es ist namentlich die Verpflichtung zur Beseitigung von Bäumen, Aesten, Hecken und Schlagbäumen, welche den Verkehr stören,[30]) sowie zur Wegräumung des Schnees[31]) hervorgehoben. Unter Umständen kann den Wegebaupflichtigen sogar die Verpflichtung zur Stellung von Vorspann als Mittel zur Ueberwindung eines Verkehrshindernisses obliegen.[32])

---

[28]) Erk. d. O.V.G. vom 30. Sept. 1885 im Preuß. Verw.-Bl. Bd. 7 S. 27, vgl. O.V.G. E. Bd. 5 S. 441.

[29]) S. unten § 23 d. W.

[30]) Vgl. die Verordnungen bei v. Rönne, Wegepolizei S. 470 ff., ferner Patent d. R. zu Stralsund vom 13. Juli 1804 §§ 2, 9 ibid. S. 542, Straßenbaumandat für das Herzogthum Sachsen vom 28. April 1781 (§§ 5—7), ibid. S. 556, Wegebesserungsedikt für Westphalen vom 5. Juni 1765 Nr. 10 u. 11, ibid. S. 602, Abschaffung der sogenannten Prellen, Wegebauregl. für Schlesien vom 11. Jan. 1767 § 9, Wegeordnung für das Herzogthum Lauenburg vom 7. Febr. 1876 § 20.

[31]) Wege-Regl. für Westpreußen vom 4. Mai 1796 § 20, für Pommern vom 25. Juni 1752 Nr. 18, Patent d. R. zu Stralsund vom 28. Juli 1785, bei v. Rönne S. 539. Vgl. Kab.O. vom 8. März 1832 (G.S. S. 119), V. v. 6. Jan. 1849 (G.S. S. 80 u. 378). O.V.G. E. Bd. 11 S. 229, Bd. 14 S. 283. In den Hohenzollernschen Landen liegt den Gemeinden innerhalb ihrer Markung die Offenhaltung der unmittelbaren Landstraßen bei Schneeanhäufungen ob. Ges. v. 5. Jan. 1878 § 4 (G.S. S. 5). In Schleswig-Holstein haben alle Gemeindeeingesessenen die Pflicht zur Hülfsleistung beim Schneeschaufeln und Aufeisen auf allen öffentlichen Wegen mit Ausschluß der Chausseen. Wege-O. v. 1. März 1842 § 15, V. v. 7. Juni 1871 (G.S. S. 245), Regulativ v. 19. Nov. 1878 (A.-Bl. S. 404), Pol.-V. v. 19. Nov. 1878 (A.-Bl. S. 405). In Hannover liegt allen Staatsangehörigen die Verpflichtung zur Nothhülfe ob bei Ereignissen, welche einen schleunigen und bedeutenden Kraftaufwand erfordern, wie namentlich zur schleunigen Herstellung des unterbrochenen Verkehrs bei Schneefällen, Ueberschwemmungen ꝛc. § 43 Ges. v. 28. Juli 1851. Ebert, Wegegesetzgebung in Hannover S. 38.

[32]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 248. In der P.V. für den R.B. Oppeln vom 19. Febr. 1861 (A. Bl. S. 37 ff.) ist angeordnet, daß diejenigen, welchen die Unterhaltung eines Weges obliegt, aus diesem Grunde auch verpflichtet sind, auf die

Der Wegebaupflichtige ist zur Beseitigung der Verkehrshindernisse verpflichtet, gleichviel, ob dieselben durch Naturereignisse, durch Schuld des Wegebaupflichtigen oder durch Schuld eines Dritten entstanden sind.[33]) In letzterem Falle ist indessen die Polizeibehörde berechtigt, sich zur Beseitigung von Verkehrsstörungen außer an den Wegebaupflichtigen auch an dritte Personen zu halten, und es wird sich aus praktischen Gründen vielfach empfehlen, daß die Polizeibehörde dort, wo dritte Verpflichtete vorhanden sind, zunächst letztere in Anspruch nimmt. Derartige Verfügungen können ergehen auf Grund der bestehenden polizeilichen Verordnungen über den Gebrauch der öffentlichen Wege, z. B. wenn Jemand Gegenstände auf die Straße stellt, welche den Verkehr hemmen.[34]) Sie können sich charakterisiren als Inanspruchnahme eines Weges, z. B. wenn Jemand einen Weg durch Anlegung eines Zaunes einengt,[35]) und sie können ergehen auf Grund besonderer gesetzlicher Bestimmungen, welche dritten Personen Verpflichtungen in Bezug auf den Wegebau, z. B. zur Beseitigung von Hecken und Bäumen, auferlegen.[36])

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865 führte, wie oben erwähnt, als Inhalt der Wegebaulast im § 11 u. A. auch die Verpflichtung auf, Gegenstände, welche den Verkehr hemmen, zu beseitigen. Die Motive[37]) bemerken dazu:

„Auch die Beseitigung von Gegenständen, welche den Verkehr hemmen, liegt zunächst den Wegebaupflichtigen ob. Ein etwaiger Regreß der Letzteren an dritte schuldbare Personen ist dadurch nicht ausgeschlossen. Wichtig ist die Erwähnung jener Verpflichtung auch aus der Rücksicht, daß die Berechtigung der Wegebaupflichtigen, den Verkehr hemmende Gegenstände zu beseitigen, nicht in Zweifel gestellt werden kann."

In der Kommission fand der Vorschlag keinen Widerspruch.[38])

Der Entwurf von 1875[39]) subsumirte unter die Wegebaulast die Verpflichtung, „Verkehrshemmnisse zu beseitigen, welche aus der

---

Aufforderung der Polizeibehörde verschneite oder wegen Grundlosigkeit dieses Weges stecken gebliebene Fuhrwerke sofort und unentgeltlich auszugraben oder herauszuschaffen.

[33]) O.V.G. E. Bd. 3 S. 353, vgl. Erk. d. O.V.G. vom 13. Febr. 1886 im Preuß. Verw. Bl. Jahrg. 7 S. 229 und 30. Juni 1888 (a. a. O. Jahrg. 9 S. 416).

[34]) S. hierüber oben S. 30.

[35]) S. hierüber unten § 29.

[36]) S. hierüber Theil IV d. W.

[37]) Drucks. des Abg.H. Nr. 11 S. 101.

[38]) A. a. O. S. 120.

[39]) Drucks. des Abg.H. Nr. 24 § 2 S. 3.

mangelhaften Beschaffenheit der Wege hervorgehen oder durch Naturereignisse veranlaßt sind". Die Motive[40]) rechtfertigten die Bestimmung wie folgt:

„Nach dem früheren Entwurf umfaßte die Wegebaulast die allgemeine Verpflichtung, Gegenstände, welche den Verkehr hemmen, zu beseitigen. Diese Verpflichtung scheint über dasjenige, was dem Wegebaupflichtigen als ein Theil der Wegebaulast füglich auferlegt werden kann, hinauszugehen und ist demgemäß hier auf die Beseitigung solcher Verkehrshindernisse, welche aus der mangelhaften Beschaffenheit der Wege hervorgehen oder durch Naturereignisse veranlaßt sind, beschränkt worden. Eine Lücke entsteht durch die Einschränkung im Gesetze nicht, da es nach dem § 53 zu den Verpflichtungen der Wegeaufsichtsbehörde gehört, dafür zu sorgen, daß der Verkehr auf den öffentlichen Wegen nicht behindert werde. Die Sorge für die Entfernung solcher Hindernisse, welche z. B. durch die Schuld Dritter entstehen, darf aber richtiger als ein Bestandtheil der polizeilichen Wegeaufsicht, wie als ein Theil der Wegebaulast anzusehen sein."

Die Einschränkung fand die Billigung der Kommission.[41])

Der Entwurf von 1877/78 § 5 bezeichnet wiederum als Inhalt der Wegebaulast die Verpflichtung, Verkehrshemmnisse zu beseitigen, und zwar ohne die vorbezeichneten Einschränkungen. Die Motive[42]) bemerken dazu:

„Die letzten Entwürfe legten den Wegebaupflichtigen nur die Verpflichtung zur Beseitigung solcher Verkehrshemmnisse auf, welche aus der mangelhaften Beschaffenheit der Wege hervorgehen oder durch Naturereignisse veranlaßt sind. Der gegenwärtige Entwurf sieht von einer Unterscheidung nach den Entstehungsgründen der Verkehrshindernisse ab und dehnt einer bei der kommissarischen Berathung des Jahres 1876 gegebenen Anregung zu Folge die Verpflichtung des Trägers der Wegebaulast allgemein auf die Beseitigung von Verkehrshemmnissen aus. Die Entstehungsursachen der Verkehrshemmnisse liegen nicht immer klar zu Tage und es könnte die Entscheidung, wer zu ihrer Beseitigung verpflichtet sei, bei der früher vorgeschlagenen Unterscheidung häufig sehr zweifelhaft sein. Durch die gegenwärtige Bestimmung wird das Verfahren vereinfacht und die Beseitigung der Verkehrshemmnisse beschleunigt; die Regreß-

---

[40]) A. a. O. S. 88.

[41]) Drucks. des Abg.-H. 1875, Nr. 331 S. 7, ebenso Kommiss. v. 1876, Druck des Abg.-H. Nr. 152 S. 7.

[42]) Drucks. des Abg.-H. 1877/78 Nr. 14 S. 27.

nahme des Wegebaupflichtigen an dritte schuldbare Personen wird durch dieselbe selbstverständlich nicht ausgeschlossen."

7. Die Wegebaulast schließt die Verpflichtung in sich, alle im Verkehrsinteresse erforderlichen Zubehörungen herzustellen und zu unterhalten. Hierher gehören zunächst Brücken und Fähren über die nicht schiffbaren Gewässer. Die Verpflichtung der Wegebaupflichtigen zur Unterhaltung der Brücken ist in den Provinzialgesetzen und ebenso im § 54 II 15 A. L.R. ausdrücklich ausgesprochen.[43]) Der Grundsatz schließt jedoch nicht aus, daß durch die Dispositionen der Betheiligten abweichende Rechtsverhältnisse entstehen können. Wenn also Jemand freiwillig die Unterhaltung eines Weges bis an eine Brücke übernimmt, z. B. der Kreis eine Chaussee heranbaut, so folgt daraus nicht, daß er auch zur Unterhaltung der Brücke verpflichtet würde.[44]) Ebenso können bezüglich der Fähren abweichende Rechtsverhältnisse entstehen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn auf Grund des § 51 II 15 A. L.R. eine Fährgerechtigkeit verliehen ist.[45]) Die Existenz einer Fährgerechtigkeit berechtigt die Wegepolizeibehörde gleichwohl, bei eintretendem Bedürfniß von dem Wegebaupflichtigen die Anlage einer neuen Fähre zu fordern, ohne daß hierdurch dem Inhaber der Fährgerechtigkeit ein Entschädigungsanspruch erwächst.[46])

Die Erleichterung des Zugangs zur Straße ist kein Theil der Wegebaulast; der Wegebaupflichtige ist daher zur Anlage und Unterhaltung der nur zum Gebrauch der angrenzenden Grundbesitzer dienenden Brücken über die Seitengräben der Wege und der Durchfahrten durch diese Gräben nicht verpflichtet.[47]) Dieser Grundsatz ist in verschiedenen Provinzialrechten ausgesprochen,[48]) und auch in

---

[43]) O.T. E. Bd. 41 S. 338, Bd. 54 S. 433, Strieth. Archiv Bd. 76 S. 196, Koch, schlesisches Archiv Bd. 2 S. 315 ff., O.V.G. E. Bd. 3 S. 184, Bd. 12 S. 257; wegen der Fähren s. §§ 50, 51, 88, 89, 123, 138, II. 15 A.L.R., v. Kamptz, Annalen Bd. 6 S. 752.

[44]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 174.

[45]) Vgl. § 6 d. R.Gew.O. v. 21. Juni 1869, § 7 der Allg. Gew. O. vom 17. Jan. 1845 (G.S. S. 41).

[46]) O.T. E. Bd. 34 S. 291, Strieth. Archiv Bd. 24 S. 1, Bd. 92 S. 102.

[47]) Strieth. Archiv Bd. 63 S. 45, O.V.G. E. Bd. 15 S. 282.

[48]) Hartmann, Prov.R. des Erbfürstenthums Eichsfeld § 395, Chaussee-Regl. für die Grafschaft Mark vom 31. Mai 1796 § 55, Dorfordnung für d. Fürstenthum Minden vom 7. Febr. 1755 § 6, Hannoversches Ges. vom 28. Juli 1851 § 22 Nr. 4, Wegeordnung für Lauenburg vom 7. Febr. 1876 § 20; derselbe Grundsatz gilt im französischen Recht; s. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentl. Wege in d. Pfalz S. 164. In Schleswig-Holstein liegt die Anlage der Ueber-

den verschiedenen Entwürfen einer Wegeordnung und den bezüglichen Kommissionsbeschlüssen festgehalten;[49]) die Motive der Wegeordnung von 1865 enthielten mit Bezug hierauf folgende Bemerkung:

„Den angrenzenden Grundbesitzern Brücken und Zugänge zu ihren Grundstücken zu beschaffen und zu unterhalten, ist nicht Aufgabe des Wegebaues. Diese Nebenverbindungen sind privater Natur. Den Grundbesitzern wird durch die öffentlichen Wege schon geeignetere Gelegenheit geschafft, zu ihren Feldern zu gelangen, sie können aus der Anlage jener Wege und Umziehung derselben mit den zur Instandhaltung erforderlichen Gräben nicht überdies Ansprüche herleiten. Die Herstellung jener Zugänge ist daher den Interessenten zu überlassen, und war dies zur Vermeidung von Zweifeln ausdrücklich auszusprechen. Dies geschieht auch hier im Anschluß an das bestehende Recht. Für den Fall einer Separation und der damit verbundenen Umlegung der Grundstücke, oder Anlegung, bezüglich Verlegung der Wege im Interesse der Gemeinheitstheilungs-Interessenten wird hier, wie anderweit in der ein Spezialgesetz bildenden Bestimmung des § 96 der Gemeinheitstheilungsordnung vom 7. Juni 1821, wonach jedem Theilnehmer zu seinen Grundstücken die erforderlichen Wege verschafft und nicht blos zur Anlage, sondern auch zur Unterhaltung der Zugänge, mithin auch der Brücken und Durchfahrten von allen Separations-Interessenten pro rata ihrer Theilnehmungsrechte beigetragen werden muß, nichts geändert."

Bei der kommissarischen Berathung des Entwurfs von 1876 wurde der Antrag gestellt, daß, wenn bei Anlegung oder Veränderung von öffentlichen Wegen Bodenauf- oder Abtragungen nothwendig würden, die seitlichen Zugänge und dazu erforderlichen Vorrichtungen auf Kosten des Wegebaupflichtigen anzulegen, demnächst aber von letzterem zu unterhalten seien. Die Kommission hielt die Bezugnahme auf das Enteignungsgesetz, welches in dem Entwurfe bei

---

fahrten an Kunststraßen der Chausseeverwaltung, dagegen die Unterhaltung den Anliegern ob. W.O. vom 1. März 1842 § 124. In den vormals großherzogl. hessischen Landestheilen liegt die Errichtung und Unterhaltung aller kleinen Brücken oder Dohlen, welche von den Staatskunststraßen oder Provinzialkunststraßen auf die Vicinal- oder Feldwege führen, der Gemeinde ob. Ges. v. 15. Okt. 1830, Art. 1. Nr. 3 (R.Bl. S. 351). Ges. v. 12. Okt. 1830, Art. 4 Nr. 2 (R.Bl. S. 358).

[49]) Drucks. d. H.H. 1865 Nr. 11 S. 101, S. 120, des Abg. H. von 1875 Nr. 24 S. 3 u. 88, von 1876 Nr. 17 S. 3, Nr. 152 S. 7, von 1877 Nr. 14 S. 4, Nr. 181 S. 8.

diesem Paragraphen angezogen worden, für ausreichend und lehnte den Antrag ab. Bei der kommissarischen Berathung des Entwurfs von 1877 wurde jedoch ein dahin zielender Antrag angenommen.

In Betreff der Fähren begreift die Baulast die Verpflichtung in sich, solche Vorkehrungen zu treffen, daß Personen, Vieh und Fuhrwerk sicher auf die Fähre und von der Fähre auf das Ufer gelangen können. Es folgt dies aus der Natur der Sache, da diese Vorkehrungen zur Benutzung der Fähre unentbehrlich sind. In den Entwürfen einer Wegeordnung wird der gleiche Grundsatz anerkannt.[50])

In den Provinzialgesetzen ist vielfach eine Minimalbreite der Brücken angeordnet, oder es ist vorgeschrieben, daß dieselben in der Regel massiv sein sollen.[51]) Diese Vorschriften haben, wie schon oben hervorgehoben worden, eine wesentlich reglementarische Bedeutung.

8. Die Wegebaulast schließt ferner die Verpflichtung in sich, alle zur Trockenlegung und Entwässerung des Weges erforderlichen Maßregeln zu treffen. Hierher gehört namentlich die Anlage von Gräben und Durchlässen, sowie von Rinnsteinen.[52]) Wenn diese Maßregeln zur Trockenlegung des Weges nicht ausreichen und das den Weg versumpfende Wasser durch die vorhandenen Gräben nicht abgeführt werden kann, der Wegepolizeibehörde auch eine gütliche Regelung nicht gelingt, so fragt sich, in welcher Weise der Wegebaupflichtige seiner Verpflichtung zur Entwässerung des Weges nachkommen kann. In dem im § 11 ff. des Vorfluthsedikts vom 15. Nov. 1811 geordneten Verfahren kann der Wegebaupflichtige die Entwässerung nicht herbeiführen, da diese Bestimmungen nur anwendbar sind, wo es sich um überwiegende Vortheile für die Bodenkultur handelt; dagegen kann er auf Einräumung einer nothwendigen Servitut gemäß § 103 I 8 A. L.R. gegen die unterhalb

---

[50]) Entw. v. 1865 § 11, a. a. O. S. 64, 100; Entw. v. 1875 § 2 a. a. O. S. 3; Entw. v. 1876 § 2, a. a. O. S. 3; Entw. v. 1877 § 7, a. a. O. S. 4.

[51]) Neuvorpommern: Entw. des Prov.R. Th. I Abth. 4 § 1634, Regl. v. 1708 L. E. Bd. 3 S. 1057, v. 1730 § 3 Nr. 9 S. 259, von 1754 § 3 Nr. 9 S. 657. Rügen: Entw. a. a. O. § 1637, Patent v. 13. Juli 1804 § 8; Alt-, Vor- u. Hinterpommern: Regl. vom 25. Juni 1752 § 18; Westpreußen: Regl. vom 4. Mai 1796 § 21. Schleswig-Holstein: Wege-O. vom 1. März 1842. §. 167.

[52]) Vgl. z. B. Westpreuß. Regl. vom 4. Mai 1796 § 9 Abs. 2, §. 13 Schlesisches Regl. v. 11. Jan. 1767 § 10. Sächsisches Straßenbau-Mandat v. 28. April 1781 § 2. Erk. d. O.V.G. v. 23. April 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 304.)

liegenden Grundbesitzer im Wege des Civilprozesses klagen oder nöthigenfalls das zur Herstellung der Vorfluthsanlagen nöthige Land im Enteignungsverfahren erwerben.[53])

Die Pflicht des Wegebaupflichtigen zur Trockenlegung des Weges ist beschränkt auf die Abnahme der Abflüsse von dem Wege, eine Pflicht zur Beschaffung der Vorfluth für die angrenzenden Grundstücke besteht dagegen nach öffentlichem Recht nicht; vielmehr ist die Polizeibehörde berechtigt, die Zuleitung von Abflußwässern in die Straßengräben zu verbieten.[54])

Zur Trockenlegung des Weges gehört unter Umständen auch die Beseitigung der auf den angrenzenden Ländereien in einer gewissen Entfernung stehenden Bäume und Sträucher. Soweit nicht nach den bestehenden provinzialrechtlichen Bestimmungen der angrenzende Besitzer zu deren Beseitigung angehalten werden kann,[55]) ist der Wegebaupflichtige verpflichtet, die Beseitigung, nöthigenfalls im Enteignungsverfahren, herbeizuführen und den angrenzenden Besitzer entsprechend zu entschädigen.

9. Die Wegebaupflicht schließt endlich die Pflicht zur Fürsorge für die Sicherheit der Wege ein. Hierher gehört zunächst die Sorge für Baumpflanzungen.[56])

Die Nothwendigkeit von Baumpflanzungen wird nach den vorangestellten allgemeinen Grundsätzen[57]) auch in Ermangelung von Provinzialgesetzen bei Landstraßen und Landwegen als Regel anzunehmen sein, da für die Fuhrwerke die Gefahr besteht, namentlich

---

[53]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 217, Bd. 9 S. 185. Vgl. Schleswig-Holsteinsche Wege-O. v. 1. März 1842 § 162. In Neuvorpommern und Rügen besteht die Pflicht der Adjazenten, das zur Entwässerung öffentlicher Wege abgeleitete Wasser aufzunehmen. V. v. 13. Aug. 1777 Nr. III f. (Daehnert, Sammlung Pomm. und Rüg. Landeserk. Bd. 2 S. 607 Nr. 13; Entw. des Prov.R. Th. I, Abth. 4 § 1604; Motive Th. 5 S. 30).

[54]) Erk. d. O.V.G. v. 18. Dez. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 133) wegen des Rechtes Dritter zur Zuleitung von Abflüssen s. unten § 8 Nr. 3 d. W. In Schleswig-Holstein ist die Benutzung der Chausseegräben zur Entwässerung der angrenzenden Ländereien unter den Beschränkungen gestattet, welche die Konservation der Kunststraßen und der Chausseegräben erfordert. Die Benutzung der Gräben der Nebenlandstraßen zur Aufnahme und Ableitung von Gewässern, die ihren Abfluß bisher nicht dahin gehabt haben, ist von der Erlaubniß der Wegebehörde und der Zustimmung des zur Unterhaltung der Gräben Verpflichteten abhängig. Wege-O. v. 1. März 1842 §§ 125, 159, 161.

[55]) Vgl. hierüber unten Th. V.

[56]) O.V.G. E. Bd. 13 S. 307, Erk. d. O.V.G. v. 6. April 1887 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 22.

[57]) Nr. 1 dieses Paragraphen.

des Nachts und bei starkem Schneefall von dem Wege abzukommen und zu verunglücken, wenn nicht der Wegezug durch Bäume markirt ist. Andererseits gehört die Ausschmückung von Wegen, namentlich von städtischen Straßen mit Bäumen, begrifflich nicht zur Wegebaulast.[58]) Ebensowenig kann die Anlage von Baumpflanzungen zur Förderung der Gesundheitspflege polizeilich erzwungen werden.[59])

Die Verpflichtung des Wegebaupflichtigen zur Bepflanzung der Wege mit Bäumen ist in zahlreichen Provinzialgesetzen[60]) und ebenso in den Entwürfen einer Wegeordnung ausgesprochen.

Die Motive einer Wegeordnung von 1865[61]) bemerken hierzu:

„Zu den Baumpflanzungen, welche zur Sicherheit der Wege namentlich bei Nacht und zur Zeit des Schneefalls erforderlich sind, sind in etlichen bestehenden Rechten — namentlich in der Rheinprovinz nach dem Dekret vom 16. Dez. 1811 Tit. VIII[62]) und in den früher Nassauischen Landestheilen nach der Verordnung vom 7. Jan. 1812 — nicht die Wegebaupflichtigen als solche, sondern die Adjazenten verhaftet. Gegen eine Beibehaltung oder gar Verallgemeinerung dieser Anordnungen sprechen zum Theil dieselben

---

58) Erk. d. O.V.G. v. 11. Sept. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 23) wegen Beseitigung von Bäumen, s. unten § 7 d. W.

59) O.V.G. E. Bd. 12 S. 382.

60) Ostpreuß. Wegeregl. vom 24. Juni 1764 § 24. Rabe Bd. 1 Abth. 3 S. 44, Edikt vom 7. Juni 1765, betr. die Anpflanzung wilder Obstbäume, §§ 5, 12 ff. (N. C. C. Tom. III p. 885, Rabe Bd. 1 Abth. 3 S. 137). Westpreuß. Regl. vom 4. Mai 1796 § 10, Rabe Bd. 3 S. 338. Neuvorpommern u. Rügen, Patent vom 13. Juli 1804 § 10 (Sonnenschmidt, Sammlung Bd. 1 S. 108 Nr. 25). Schlesien, Wegeregl. v. 11. Jan. 1767 und die zahlreichen Reskripte bei Jaekel, Wegegesetzgebung in Schlesien S. 85—95. Landeskulturedikt vom 14. April 1811 § 36 (G.S. S. 308) und die Ministerialreskripte bei v. Rönne, Wegepolizei S. 422 ff. In der P.V. für den Reg.Bez. Oppeln vom 19. Febr. 1861 (A.Bl. S. 37) ist angeordnet, daß die Straßenbäume stets auf dem inneren Grabenrande gepflanzt werden müssen und Ausnahmen der besonderen Genehmigung des Landraths bedürfen (Jaekel, Wegegesetzgebung für Schlesien S. 40), vgl. über einen solchen Fall auch O.V.G. E. Bd. 13 S. 307. Hannov. G. v. 28. Juli 1851 § 3, Chausseeges. v. 20. Juni 1851 § 5. Schleswig-Holstein, Wege-O. v. 1. März 1842 § 14. Zur Anpflanzung werden vielfach Obstbäume gewählt und dadurch in verschiedenen Provinzen hohe Erträge erzielt. Die wegen ihres schnellen Wachsthums früher sehr beliebten Pappeln sind zum großen Theil beseitigt worden, weil sie durch ihre Wurzeln und Beschattung die benachbarten Felder schädigten. C.R. v. 18. Juli 1851 (M.Bl. S. 208), vom 4. Juli 1861 (M.Bl. S. 149), vom 1. März 1864 (M.Bl. S. 58); vgl. Graf Hue de Grais, Handb. d. Verf. u. Verwaltung S. 475 Note 23.

61) Drucks. d. H.H. Nr. 11 S. 101.

62) v. Daniels, Sammlung Bd. 5 S. 787, v. Rönne, Wegepolizei S. 426.

Gründe, welche gegen die Belassung der Wegebaulast überhaupt bei den Adjazenten beigebracht sind. Für die Sicherheit der Wege zu sorgen ist rechteigentlich ein Theil der allgemeinen Baupflicht und eine Trennung der in letzterer enthaltenen Verbindlichkeiten ist an sich nicht erwünscht. Besondere Rechtsverhältnisse, die sich konstituirt haben, und bestehende Eigenthumsrechte an den vorhandenen Baumpflanzungen werden nicht alterirt."

Die Sicherheit der Wege erfordert ferner die Erhaltung der Böschungen[63]) und die Befestigung von Flußufern, wenn durch den Einsturz der Ufer der Weg gefährdet erscheint.[64]) Auch die Anlage von Stützmauern auf dem Nachbargrundstück zur Befestigung eines Straßendammes gehört zur Wegebaulast.[65])

Im Interesse der Sicherheit der Wege ist es endlich die Pflicht des Wegebaupflichtigen für die Aufstellung und Erhaltung von Wegweisern zu sorgen und die Wege an abschüssigen Stellen mit Barrièren, Prellsteinen, Geländern 2c. zu versehen, um ein gefahrvolles Abkommen von den Wegen zu verhindern.[66])

---

[63]) Striethorst Arch. Bd. 18 S. 81, O.V.G. E. Bd. 1 S. 262; vgl. Chausseegeldtarif vom 29. Febr. 1840 Nr. 11 u. 12.

[64]) Striethorst, Arch. Bd. 55 S. 133, O.V.G. E. Bd. 10 S. 178.

[65]) Vgl. für das Rechtsgebiet des französischen Rechts Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz S. 10.

[66]) Patente v. 23. Okt. 1710 u. 22. Okt. 1712 (C. C. M. Tom. VI Abth. 2 pag. 129 Nr. 71 u. Rabe's Sammlung Bd. I Abth. I S. 308 u. 309) für die Kurmark, Mandate v. 10. u. 20. März 1699 (C. C. Magdeb. T. III pag. 480) für d. Herzogthum Magdeburg u. die Grafschaft Mansfeld, Wegereglement v. 25. Juni 1752 § 18 für d. Herzogthum Pommern u. die Herrschaften Lauenburg u. Bütow, Regl. v. 21. Mai 1708 für Neu-Vorpommern u. Rügen (Dähnert, Sammlung Pommerscher u. Rügischer Landesurkunden Bd. 3 S. 1058), V. der Regierung zu Stralsund v. 12. Juni 1818 (V.Bl. S. 143) u. §§ 1655—57 des Entwurfs des Prov.Rechts. Motive Th. 5 S. 38, Wege-Regl. v. 24. Juni 1764 § 25 für das Königreich Preußen, Wege-Regl. v. 4. Mai 1796 § 20 für Westpreußen, Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767 § 22 für Schlesien u. die Grafschaft Glatz, Wege-Regl. v. 19. Nov. 1769 § 21 für das Fürstenthum Halberstadt. Min.Reskr. v. 21. Febr. 1823 (A. VII 172, — 1, 98) für Schlesien, Min. Reskr. v. 12. Juni 1846, für Trier (Min.Bl. d. i. V. 1846 S. 124 Nr. 193). Publ. d. K. Reg. zu Potsdam v. 14. Febr. 1812 u. 14. März 1820 — abgedruckt bei v. Rönne, Wegepolizei S. 474, 475, cfr. ibid. S. 463 u. 568 d, Zeller, Handbuch der Preußischen Wegepolizei 1831 S. 120 ff., Edikt für das Fürstenthum Minden v. 10. Sept. 1735 Nr. 10, Edikte für die Grafschaft Mark vom 25. Juli 1830 § 9 und 7. Jan. 1769 § 26. O.V.G. E. Bd. 3 S. 184, 343, Bd. 13 S. 310, Erk. d. O.V.G. v. 13. Febr. 1886 im Preuß Verw. Bl. Jahrg. 1885/86 S. 229. Fiskus hat nach obigem Grundsatz Wegweiser nur an Vereinigungs- oder Trennungspunkten von Landstraßen aufzustellen. M.R. vom 12. Juni 1846 (M.Bl. S. 124).

Die Fürsorge, den Weg derartig herzustellen, daß der Verkehr auf demselben ein gefahrloser, sicherer ist, gehört zu den Aufgaben der Wegepolizei, nicht der Sicherheitspolizei.[67]) Es ist diese Unterscheidung da praktisch, wo die Wegepolizei und die Sicherheitspolizei von verschiedenen Behörden verwaltet werden.

Keinen Theil der Wegebaulast bildet dagegen die Verpflichtung zur Anlage von Sperrvorrichtungen, um von einem Wege, welcher der Ueberfluthung ausgesetzt ist, den Verkehr fern zu halten; denn die Ueberfluthung kann von dem Wegebaupflichtigen weder gehindert noch beseitigt werden; Sperrvorrichtungen bezwecken nicht, wie die Anlage von Barrièren an Abgründen, die Sicherstellung des Verkehrs auf den Wegen, sondern die Fernhaltung des Verkehrs. Die Kosten treffen daher nicht den Wegebaupflichtigen, sondern die Verbände, welche die Kosten der örtlichen Polizeiverwaltung zu tragen haben.[68])

10. Behufs Feststellung, was zur Erhaltung und Verbesserung der Wege erforderlich ist, sind häufig technische Vorarbeiten erforderlich. Die hierfür entstehenden Kosten bilden keinen Theil der Wegebaulast, der Wegebaupflichtige hat nur zu leisten, was im öffentlichen Interesse erforderlich ist. Die Feststellung, was erforderlich ist, ist Sache der Ortspolizeibehörde. Bedarf letztere hierzu technischer Hülfe, d. h. der Aufstellung eines Wegebauprojekts und Kostenanschlages durch einen Sachverständigen, so kann sie die dadurch entstehenden Kosten nicht von dem Wegebaupflichtigen, sondern nur von demjenigen fordern, der die Kosten der Amtsverwaltung zu tragen hat. Im Geltungsgebiet der Kreisordnung fallen die Kosten der Amtskasse zur Last.[69])

11. Alles, was Gegenstand der Einzelverfügung ist, kann auch Gegenstand der Polizeiverordnung sein.[70]) Es können daher diejenigen Anforderungen, welche von der Polizeibehörde an die Beschaffenheit der Wege gestellt werden, durch Polizeiverordnung geregelt werden.[71]) Solche Polizeiverordnungen können beispielsweise eine bestimmte Breite, die höchste zulässige Steigung, die Art des

---

[67]) Erk. d. O.V.G. v. 20. April 1887 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 11). § 3 Nr. 2 d. Hannöv. W. O. v. 28. Juli 1851. Vgl. unten § 27 d. W.

[68]) Erk. d. O.V.G. v. 8. Okt. 1884 in d. Selbstv. Jahrg. 11 S. 412.

[69]) § 70 Abs. 4 der Kreisordnung v. 19. März 1881, cfr. § 3 der V. v. 20. Sept. 1867 (G.S. S. 1529).

[70]) O.V.G. E. Bd. 12 S. 384.

[71]) S. z. B. Pol.V. für d. Reg.B. Oppeln v. 19. Febr. 1861 (A.Bl. S. 37), für R.B. Breslau v. 28. Juni 1858 (A.Bl. S. 179), abgedruckt bei

zur Wegebefestigung zu verwendenden Materials, die Pflasterung der Dorfstraßen, die Anlage von Trottoirs vorschreiben. Wenn dieselben gesetzmäßig ergangen sind, sind sie für den Verwaltungsrichter normativ.[72]) Während also gegen eine Einzelverfügung im Allgemeinen der Einwand erhoben werden kann, daß die angeordnete Pflasterung oder Trottoirlegung nach den örtlichen Verhältnissen nicht nöthig sei, kann ein solcher Einwand nicht erhoben werden, wenn die Anordnung auf Grund einer Polizeiverordnung erlassen worden ist, welche die Pflasterung oder Trottoirlegung allgemein vorschreibt. Selbstverständlich haben aber derartige Polizeiverordnungen insofern keine Gültigkeit, als sie mit dem geltenden allgemeinen, provinziellen oder lokalen Wegerecht im Widerspruch stehen;[73]) andrerseits kann aus Polizeiverordnungen, welche nur reglementarischer Natur sind, nicht der Einwand abgeleitet werden, daß sie die äußerste Grenze dessen bezeichnen, was von dem Wegebaupflichtigen verlangt werden kann.[74])

12. Der im Jahre 1865 dem Herrenhaus vorgelegte Entwurf einer Wegeordnung enthielt die Bestimmung, daß die Beschaffenheit, in welcher die Gemeindewege, sowie die zu denselben gehörigen Anstalten angelegt und erhalten werden müssen, von einer jeden Regierung für ihren Bezirk, oder, wo das Bedürfniß es erfordert, für die einzelnen Theile ihres Bezirks in besonders zu erlassenden Regulativen vorgeschrieben werden solle.[75]) Außerdem war die Begutachtung der Kreisstände und bei den s. g. Kreisstraßen die Zustimmung der Kreisstände zu den Regulativen vorgesehen. Der Entwurf wollte dadurch eine möglichste Gleichmäßigkeit in den zu stellenden Anforderungen sichern und Willkür thunlichst ausschließen.[76]) Bei der Kommissionsberathung wollte man von einer Seite überhaupt nicht den Erlaß von Regulativen; es wurde ausgeführt, die große Verschiedenheit der Verhältnisse in den verschiedenen Landestheilen lasse es nicht räthlich erscheinen, spezielle Bestimmungen über Wegebeschaffenheit zu geben. Fast jeder Weg müsse besonders beurtheilt werden, da die Terrainformation, die Bodenbeschaffenheit, das Bau-

---

Jaekel Wege-Gesetzgebung für Schlesien S. 37 u. 26, für R.B. Cöslin vom 13. Febr. 1883 in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 11 S. 333.

[72]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 441, v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze, 9. Aufl. Note 242 zu § 136 L.V.G.

[73]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 206.

[74]) O.V.G. E. Bd. 7 S. 259.

[75]) Drucks. Nr. 11 S. 64 § 13.

[76]) Motive S. 102.

material u. s. w. wesentlich mitspreche. Man müsse und könne dem Landrath und der Ortspolizeibehörde die Anordnung im Einzelnen überlassen. Die Mehrheit der Kommission war indessen für Einführung der Regulative, durch welche die Maximalgrenze der polizeilich zulässigen Anforderungen festgesetzt werden solle.[77]) Im Plenum des Herrenhauses wurde nach langer Verhandlung der auf die Einführung von Regulativen bezügliche Art. 13 der Vorlage gestrichen.[78]) Die Kommission des Abgeordnetenhauses trat diesem Beschluß bei.[79])

Nachdem das Abgeordnetenhaus demnächst in der 58. Sitzung von 1865 den Beschluß gefaßt hatte, den Entwurf bei dem Mangel zeitgemäßer Gemeindeordnungen und bis zu der Reform der Kreisverfassung abzulehnen, nahm der Handelsminister Veranlassung, durch Cirkularerlaß vom 25. Juni 1865[80]) den Regierungen den Erlaß von Regulativen zu empfehlen, worin vorgeschrieben werden sollte, wie die Verpflichtungen zum Wegebau in den einzelnen Bezirken unter Berücksichtigung der klimatischen und Bodenverhältnisse, sowie des Umfangs des Verkehrs zur Ausführung zu bringen seien. Dabei wurde auf derartige frühere Verordnungen der Regierungen zu Potsdam,[81]) Frankfurt,[82]) Oppeln[83]) und Breslau[84]) verwiesen. Auf Grund dieser Anweisung ist von der Regierung zu Düsseldorf unterm 10. Juli 1868[85]) ein beachtenswerthes Reglement erlassen, welches die Kommunalwege in 3 Klassen theilt und wegen der Breite, der Art der Unterhaltung ꝛc. besondere Bestimmungen trifft.[86])

Der im Jahre 1875 vorgelegte Entwurf einer Wegeordnung enthielt im § 17 wieder die Bestimmung,[87]) daß die Beschaffenheit, in welcher die Gemeindewege und Kreisstraßen, sowie die zu denselben gehörigen Anstalten angelegt und erhalten werden müssen, durch Regulative vorgeschrieben werden solle. Diese Regulative sollten nach Anhörung der Kreisvertretungen von dem Ober-Präsidenten unter Zustimmung des Provinzial-

---

[77]) Drucks. Anlage 11 S. 115, 122, 123.
[78]) Stenogr. Bericht des H.H. 1865 S. 109—126.
[79]) Drucks. des Abg.H. 1865 Nr. 196 S. 15.
[80]) M.Bl. S. 187.
[81]) Vom 1. Juni 1852 A.Bl. Beilage zu Nr. 25.
[82]) Vom 28. August 1858 Beil. zu Nr. 29.
[83]) Vom 19. Febr. 1861 A.Bl. S. 37 ff.
[84]) Vom 17. Dez. 1864 A.Bl. S. 254 ff.
[85]) A.Bl. Nr. 31 S. 201.
[86]) Vgl. Griepenkerl, Denkschrift zur Gestaltung der Wegegesetzgebung S. 9.
[87]) Drucks. des Abg.H. Nr. 24 S. 6.

ausschusses erlassen werden. Die Motive[88]) bemerkten dazu, die weitgehende Befugniß, mit welcher die Wegeaufsichtsbehörde zur Zeit auf Grund der provinziellen Wegeordnungen sowie des Gesetzes vom 11. März 1850 ihre Anforderungen an die Wegebaupflichtigen zu stellen berechtigt ist, solle durch die Festsetzung von Regulativen für angemessen abgegrenzte Bezirke eingeschränkt werden. Allgemeine Normen, nach welchen das Maß der an die unchaussirten Wege zu stellenden Anforderungen zu beurtheilen sei und nach denen die Baupflichtigen bei der Instandsetzung und Unterhaltung der Wege sich zu richten hätten, seien nicht zu entbehren und müßten eventuell ohne Mitwirkung der Selbstverwaltungsorgane von der Staatsregierung erlassen werden. Eine förmliche legislative Feststellung des Umfangs der Leistungen, sei es für die sämmtlichen betheiligten Provinzen, sei es für einzelne derselben, sei bei der wechselnden Natur der betheiligten Verhältnisse nicht thunlich, ebenso wenig empfehle sich die Feststellung in der ministeriellen Instanz, da auch hierunter die gerade bei diesem Punkte nöthige Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der einzelnen Landestheile leiden würde. Der in dem Entwurf für die Aufstellung der Regulative vorbezeichnete Weg dürfte als der geeignetste anzusehen sein, und am sichersten den Zweck solcher Regulative erreichen lassen.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses änderte die Vorlage dahin ab, daß die Regulative für jeden Kreis durch die Kreisvertretung aufgestellt, aber einer Prüfung durch den Provinzialausschuß und der Bestätigung durch den Ober-Präsidenten bedürfen sollten. Man meinte, auf diese Weise den örtlichen Bedürfnissen am besten Rechnung zu tragen.[89])

Der im Jahre 1876 vorgelegte Entwurf enthielt einige Abänderungen des früheren Entwurfs, namentlich in der Beziehung, daß die Regulative festsetzen sollten, welchen Anforderungen die Einrichtung und Unterhaltung der Gemeindewege und Kreisstraßen zum Mindesten entsprechen müsse, und sodann, welche Anforderungen höchstens an dieselben gestellt werden dürften.[90]) Die Kommission des Abgeordnetenhauses beschloß, daß die Anforderungen, welche der Staat an die Einrichtung und Unterhaltung der öffentlichen Wege, sowie der zugehörigen Anstalten mindestens zu stellen hat und höchstens stellen darf für jede Provinz, erforderlichen Falls auch für einzelne Regierungsbezirke durch Verordnungen (Normative)

---

[88]) a. a. O. S. 96.

[89]) Kom.-Bericht S. 12—14, Druckſ. d. Abg.-H. 1875 Nr. 331.

[90]) Druckſ. 1876 Nr. 17 S. 5 u. 25.

festzustellen seien, welche der Provinzialrath zu erlassen habe. Nach Erlaß der Verordnungen habe jeder Kreis auf Grund derselben ein Regulativ aufzustellen, in welches unter Genehmigung des Provinzialraths die von der Kreisvertretung beantragten Abänderungen und Ergänzungen aufzunehmen seien.[91])

Der im Jahre 1877 vorgelegte Entwurf einer Wegeordnung schloß sich diesen Beschlüssen an.[92]) In der ersten Lesung des Entwurfs wurde wiederum auf die Unmöglichkeit, technische Vorschriften für den Wegebau in Regulative zusammenzufassen, hingewiesen,[93]) die Kommission nahm jedoch in der Hauptsache die Vorschläge der Vorlage an, nur mit der Maßgabe, daß bezüglich der Aufstellung der Regulative der Schwerpunkt in die Organe der Kommunalverwaltung und nicht in die Organe der Staatsverwaltung verlegt wurde.[94])

Der Erlaß von Regulativen im Sinne der Wegeordnungsentwürfe ist — außer im Herzogthum Lauenburg[95]) — gesetzlich nicht vorgeschrieben. Es entscheidet daher, soweit nicht Polizeiverordnungen die Beschaffenheit der Wege regeln, über die Nothwendigkeit einer wegepolizeilichen Maßregel das Ermessen der zuständigen Behörden mit den Einschränkungen, welche sich aus den oben entwickelten Grundsätzen ergeben.

---

§ 4.

Brücken und Fähren über öffentliche Flüsse.

Bezüglich der Anlegung und Unterhaltung der Brücken über öffentliche Flüsse enthält das A. LR. in Titel 15 Theil II folgende Bestimmungen:

§ 38.

> Die Nutzungen solcher Ströme, die von Natur schiffbar sind, gehören zu den Regalien des Staates.

§ 52.

> Neue Brücken über öffentliche Ströme darf Niemand, auch auf eigenem Grund und Boden, ohne besondere Erlaubniß des Staates anlegen.

---

91) Drucks. des Abg.H. 1876 Nr. 152 S. 10.

92) Drucks. des Abg.H. 1877/78 Nr. 14 S. 9 u. 36.

93) Stenogr. Bericht 1877 S. 98.

94) Drucks. des Abg.H. Nr. 181 S. 5, 19, 20, 62.

95) Wege-Ordnung v. 7. Febr. 1876 § 28 (Off.V.Bl. S. 27), Regulativ v. 19. Febr. 1876 (a. a. O. S. 45).

§ 53.

Die Unterhaltung der Brücken über öffentliche Ströme liegt in der Regel demjenigen ob, welcher daselbst die Nutzung des Stromes hat.

Durch diese Bestimmungen ist dem Fiskus, abweichend von den bezüglich der Privatflüsse bestehenden Grundsätze und abweichend von den meisten außerhalb des Geltungsbezirks des A. LR. gültigen Provinzialrechten,[1]) die Unterhaltung der Brücken über öffentliche Flüsse auferlegt worden. Ueber die Verpflichtung zur Anlage neuer Brücken über öffentliche Flüsse enthält das A. LR. keine Bestimmungen. Aus den §§ 51 und 52 a. a. O. erhellt aber, daß die Anlage von Brücken, ebenso wie die Fährgerechtigkeit, zu den Regalien des Staats gerechnet wird. Diese Bestimmungen haben durch die neuere Gesetzgebung (Kreisordnung und Zuständigkeitsgesetz) keine Aenderung erfahren. Es kann daher die Anlage neuer Brücken über öffentliche Flüsse nur mit staatlicher Genehmigung erfolgen und es folgt hieraus, daß die Ortspolizeibehörde nicht zuständig ist, die Anlage von Brücken über öffentliche Flüsse von dem Fiskus zu erzwingen.[2])

In Uebereinstimmung hiermit steht die Bestimmung im § 12 des Gesetzes vom 16. Juni 1838, die Kommunikationsabgaben betreffend,[3]) in welchem große Strombrücken als für sich bestehende Kommunikationsanstalten bezeichnet sind. Die Anfahrtsrampen zu einer Brücke haben weder die Eigenschaft von integrirenden Theilen noch von Zubehörungen; sie sind vielmehr Theile des Weges, in dessen Züge sie belegen sind, und deshalb ebensowenig, wie dieser selbst, Theil oder Zubehör der Brücke. Die Wegepolizei ist daher berechtigt, dem Wegebaupflichtigen die Handhabung der Rampen aufzugeben.[4])

Vor Anlegung neuer Brücken sollen nach § 97, I, 8 A.L.R. die Nachbarn vernommen werden. Die Zuziehung der Nachbarn soll die Landespolizeibehörde in den Stand setzen, bei ihrer Entschließung nicht aus die öffentlichen, sondern auch die in Betracht kommenden Privatinteressen der Nachbarn zu berücksichtigen.[5]) Wird

---

[1]) Vergl. hannöv. Ges. v. 28. Juli 1851 §§ 3, 5, 56, 57, Chausseeges. v. 20. Juni 1851 § 16, schleswig-holsteinsche Wege-O. vom 1. März 1842 §§ 165 ff.; übereinstimmend mit dem A.L.R. §§ 20, 32 der Wege-O. für Lauenburg vom 7. Febr. 1876.

[2]) Entsch. d. O.V.G. Bd. 12 S. 249.

[3]) G.S. S. 353.

[4]) Erk. d. O.V.G. v. 21. Dez. 1887 (Preuß. Verw.-Bl. X, S. 49).

[5]) M.B. v. 29. März 1871 (M.Bl. S. 195).

diese Anhörung unterlassen, so ist die von der Landespolizeibehörde ertheilte Genehmigung gleichwohl nicht rechtsgültig.[6])

Der Begriff des öffentlichen Flusses ist in der Theorie und Praxis lange streitig gewesen. Nach der jetzt feststehenden Judikatur ist das entscheidende Kriterium die natürliche Schiffbarkeit, soweit sich dieselbe erstreckt.[7]) In gleicher Weise gelten diejenigen Landseen als öffentliche Gewässer, welche gleich den öffentlichen Strömen dem Schifffahrtsverkehr des Publikums geöffnet sind.[8]) Die Entwürfe einer Wegeordnung halten an dem geltenden Recht fest.

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865[9]) bestimmte im § 12:

> Schon vorhandene Brücken und Fähren über Flüsse, wo dieselben schiffbar sind, werden auf Kosten der Staatskasse unterhalten, soweit nicht ein Anderer dazu verpflichtet gewesen ist.

Die Motive[10]) bemerken dazu:

„Die Unterhaltung der Brücken wie der Fähren ist grundsätzlich als ein Theil der Wegebaulast anzusehen und von den angrenzenden Wegebaupflichtigen zu übernehmen. So ist das Sach- und Rechtsverhältniß überall in den bestehenden Rechten angesehen. Dies selbst da, wo die Brücken über öffentliche Ströme führten. In dem Allgemeinen Landrecht (§§ 38, 53, Titel 15 Theil II) ist dagegen in Folge des gemeinrechtlichen Grundsatzes: „das Wasser ist des Reiches Straße“ und weil dem Fiskus die Nutzungen an öffentlichen Strömen zustehen, letzterer auch zur Unterhaltung der Brücken über dieselben verpflichtet. An dieser Verpflichtung hält der Gesetzentwurf zunächst insoweit fest, daß vorhandene derartige Brücken und Fähren, soweit nicht schon bisher ein Anderer dazu verpflichtet gewesen, auch fortan auf fiskalische Kosten zu unterhalten sind. Bisherige Verpflichtungen Dritter müssen nach jetziger Lage der Gesetzgebung auf besonderen Verhältnissen und Titeln beruhen und ist daher kein Anlaß zu deren Aufhebung. Jene fiskalische Unterhaltung rechtfertigt sich gegenwärtig nicht sowohl aus dem legislativen Grunde des Landrechts, — denn von einträglichem Nutzen kann, wie bei den Landstraßen, so bei öffentlichen Flüssen, heut zu Tage

---

6) Erk. d. O.V.G. v. 21. Dez. 1887 (Preuß. Verw.Bl. X, S. 48).

7) O.T.E. Bd. 57 S. 474, Bd. 58 S. 1, Bd. 70 S. 136, M.Bl. 1867 S. 322, O.V.G. E. Bd. 12 S. 249.

8) Striethorst, Arch. Bd. 36 S. 10, Bd. 81 S. 73, O.V.G. E. Bd. 12 S. 251. O.V.G. E. v. 6. Juni 1888 (Preuß. Verw.-Bl. X S. 6).

9) Drucks. d. H.H. Nr. 11 S. 64.

10) a. a. O. S. 101.

nicht die Rede sein, — sondern aus der Rücksicht, daß solche Brückenbauten der Regel nach erhebliche Aufwendungen in Anspruch nehmen, gleichzeitig auch zumeist einen über die lokalen Bezirke der Gemeinden und auch der Kreise hinausgreifenden Verkehr vermitteln. Diese Rücksichten haben es mit sich gebracht, daß der Fiskus schon in vielen Fällen, wo nach den bestehenden Gesetzen andere Pflichtige heranzuziehen gewesen wären, ganz oder beihülflich eingetreten ist. Die Verpflichtung erfordert aber nach ihrer Begründung auch wieder eine Beschränkung. Sie ist zunächst nicht auf die Brücken über nur flößbare Flüsse auszudehnen, welche nach Artikel 538, 556, 560 des Code civil zu den öffentlichen Flüssen zählen, sie ist sodann auf die Brücken über die Theile der Flüsse zu beschränken, welche wirklich schiffbar sind. Die Erkenntnisse des Obertribunals vom 22. November 1850 und 7. Januar 1861[11]) gehen davon aus, daß ein auch nur theilweis schiffbarer Fluß in allen seinen Theilen als ein öffentlicher zu erachten ist. Seitens der Verwaltung ist bisher von dem gegentheiligen Grundsatz ausgegangen (Reskript vom 28. Februar 1861, Ministerial-Blatt der inneren Verwaltung Seite 72).[12]) Auf eine Erörterung dieser Frage, soweit es das bestehende Recht und anderweite bezügliche Verhältnisse angeht, kommt es vorliegend nicht an. Es genügt, daß die Entscheidung für den Brückenbau und die Verpflichtung zu demselben in Uebereinstimmung mit der bisherigen Praxis der Verwaltung bei einer neuen Gesetzgebung sich durch die Rücksicht rechtfertigt, daß Brücken über die nicht schiffbaren Theile der Flüsse die obige erhöhte Bedeutung für den Verkehr nicht haben und in der Erheblichkeit der erforderlichen Kosten den Brücken über unzweifelhafte Privatflüsse wesentlich gleichstehen.

Die Neuanlage von Brücken und Fähren, wo solche erforderlich wird, und die Unterhaltung solcher neuen Bauwerke fällt, nach dem System des Gesetzentwurfs, den nach den allgemein gegebenen Regeln zum Wegebau an betreffender Stelle Verpflichteten zu. Gesetzlich hierin eine Aenderung eintreten zu lassen, soweit es sich um nicht schiffbare Gewässer oder nicht schiffbare Theile derselben handelt, ist kein Grund. Bezüglich der Brücken und Fähren über schiffbares Wasser behindert sich die Beibehaltung der Regel aber aus denselben Rücksichten, aus denen die Unterhaltung solcher schon bestehenden Anlagen dem Fiskus verbleibt. Nicht minder würde es

---

[11]) Striethorst, Arch. Bd. 1 S. 131, Bd. 39 S. 335.

[12]) Vergl. Zeitschrift für Landeskulturgesetzgebung Bd. 16 S. 129.

dagegen ungerechtfertigt sein, statt dessen den Fiskus regelmäßig und gesetzlich fernerhin eintreten zu lassen. Es stehen dem die in dem Allgemeinen Theil dieser Motive vorgetragenen Gründe und der oben erwähnte Wegfall des in den §§ 38 und 53 Titel 15 Theil II des Allgemeinen Landrechts den Fiskus bezüglich der Unterhaltung verpflichtenden Grundes entgegen. Es können auch derartige Anlagen, namentlich in größeren Städten, lediglich dem örtlichen Verkehr dienen und für die Leistungsfähigkeit der Baupflichtigen nicht zu erhebliche Kosten erfordern. Für solche Fälle den Fiskus pflichtig zu machen, würde zu weit greifen. Wo die gegentheiligen Verhältnisse vorliegen, wird der Fiskus mit seiner Hülfe in gleicher Weise, wie es schon bisher geschehen ist, eintreten. Hieraus ergiebt sich eine Vielgestaltung der Verhältnisse, welche sich im Gesetz nicht füglich fixiren läßt. Deshalb und weil es sich auch nach praktischer Erfahrung hierbei um Errichtung größerer, regelmäßig im Wege freier Vereinbarung zu Stande kommender Anlagen handelt — einer Staatsgenehmigung bedarf es zu denselben schon an sich und nach den Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts —, erschien es angemessen, über jene im Gesetz überhaupt keine Bestimmungen zu treffen."

Die Kommission des Herrenhauses änderte den Paragraph wie folgt ab:

> Brücken und Fähren über Flüsse, wo dieselben schiffbar sind, werden auf Kosten der Staatskasse gebaut und unterhalten, soweit nicht ein Anderer dazu verpflichtet ist oder ihre Nothwendigkeit vorzugsweise auf örtlichen Kommunalzwecken beruht.

Maßgebend war die Erwägung, daß der § 12 nicht neue Rechtsverhältnisse konstruiren solle, daß aber gegenwärtig der Staat die Verpflichtung habe, auch Neuanlagen, welche über schiffbare Flüsse nöthig werden, auf Staatskosten auszuführen, während die Entscheidung über das Bedürfniß ihm allein zustehe. Die Ausschließung solcher Anlagen, welche vorzugsweise wegen örtlicher Kommunalzwecke nöthig werden, geschah aus den in den Motiven bezüglich der größeren Städte hervorgehobenen Gründen.[13])

Die Entwürfe einer Wegeordnung von 1875, 1876, 1877 enthielten bezüglich der Pflicht zur Unterhaltung der Brücken über öffentliche Flüsse überhaupt keine Bestimmungen, sondern sprachen lediglich aus, daß Brücken und Fähren über die schiffbaren Theile von

---

[13]) a. a. O. S. 120 ff.

Gewässern nicht als Zubehörungen der öffentlichen Wege gelten. Die Motive bemerkten hierzu, daß, abgesehen davon, daß der Brückenbau und die Fährgerechtigkeit Regalien seien und somit dem Staate allein die Beurtheilung des Bedürfnisses der Vermehrung oder Erhaltung solcher Kommunikationsanlagen zusteht, es ein Eingriff in die Hoheitsrechte des Staates sein würde, wenn man ihn durch Gesetz verpflichten wolle, solche Anstalten an Stellen, wo sie bisher nicht gewesen sind, zu errichten, beziehungsweise an solchen Stellen, wo ein Bedürfniß für dieselben nicht mehr vorhanden ist, zu erhalten.

Bei den kommissarischen Berathungen der Entwürfe wurden diese Grundsätze gebilligt.[14])

---

§ 5.

Reinigung der öffentlichen Wege.

Polizeiliche Anordnungen können erzwungen werden, soweit sie als nothwendig anzuerkennen sind, nicht aber, soweit sie nur zur Annehmlichkeit des Publikums dienen.[1]) Von diesem Gesichtspunkte aus wird die Reinhaltung öffentlicher Wege in vielen Fällen überhaupt nicht erzwungen werden können. Hauptsächlich kommt die Verpflichtung zur Reinhaltung bei kunstmäßig ausgebauten und bei städtischen Straßen und Plätzen in Frage. Hierbei ist zu unterscheiden, ob die Reinhaltung im Verkehrsinteresse, oder aus allgemeinen, insbesondere sanitätspolizeilichen Gründen erforderlich ist. Im ersteren Falle, z. B. im Falle der erforderlichen Beseitigung von Schneemassen, charakterisirt sie sich als Beseitigung von Verkehrshindernissen und fällt daher unter die Wegebaulast.[2]) Im letzteren Falle ist sie kein Theil der Wegebaulast, da letztere nur die im Interesse des Wegebaues, nicht aber die aus allgemeinen polizeilichen Gründen nöthigen Maßnahmen umfaßt.

Letzterer Grundsatz hat gesetzliche Anerkennung gefunden im § 11 des Gesetzes vom 16. Juni 1838,[3]) welcher bestimmt:

---

[14]) Drucks. des Abg.-H. 1875 Nr. 24 S. 3, 88, Nr. 331 S. 7, von 1876 Nr. 17 S. 3, von 1877/78 Nr. 14 S. 4, 27, Nr. 181 S. 8 u. 55.

[1]) S. oben § 3 Nr. 1 d. W.

[2]) S. oben § 3 Nr. 6.

[3]) G.S. S. 353.

Durch die Uebernahme der Unterhaltung städtischer Straßenstrecken von Seiten des Staats wird in der bisherigen Verpflichtung zur Unterhaltung der Bürgersteige und Seitenpflaster, sowie zur polizeimäßigen Reinigung der Straßen nichts geändert.

Die aus allgemeinen Gründen erforderliche Reinigung ist die weitergehende und umfassendere; demgemäß ist Derjenige, welchem die polizeimäßige Reinigung obliegt, auch zu der chausseemäßigen insbesondere zur Schneeräumung verpflichtet, da die größere Verbindlichkeit die geringere in sich schließt.[4])

Die Frage, wem die polizeimäßige Reinigung obliegt, ist in der Praxis vielfach streitig. Aus dem Eigenthum am Straßenkörper läßt sich diese Pflicht nicht ableiten.[5]) Die Verpflichtung zur Straßenreinigung kann observanzmäßig den Adjazenten obliegen und durch Polizeiverordnungen geregelt sein.[6]) Solche Observanzen haben sich in zahlreichen Städten dahin ausgebildet, daß die Straßenreinigungslast sich überall da auf die ganze Breite der Straße erstreckt, wo die Straße nur auf der einen Seite von bebauten Grundstücken begrenzt wird.[7]) Besteht eine solche Verpflichtung der Hausbesitzer, so ist der Gemeindevorsteher berechtigt, dieselbe zu fordern und eventuell die Reinigung auf Kosten der Säumigen bewirken zu lassen.[8]) § 132 L.V.G. kommt nicht zur Anwendung, da es sich um Gemeinde*dienste* handelt.[9])

Bestehen Observanzen nicht, so sind zu der polizeimäßigen Reinigung der städtischen und Dorfstraßen[10]) die Gemeinden nach § 3 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 verpflichtet, wonach die Kosten der örtlichen Polizeiverwaltung von den Gemeinden zu bestreiten sind. Daß hierunter alle sächlichen Kosten der Polizeiverwaltung, insbesondere auch die Kosten der polizeilichen Anstalten und der Straßenreinigung mit inbegriffen sind,

---

[4]) O.V.G. E. Bd. 1 S. 269, Bd. 14 S. 398. E. d. O.V.G. v. 23. Juni 1888 (Preuß. Verw.Bl. X, S. 24) u. v. 26. Sept. 1888 (a. a. O. S. 314) M.V. v. 18. Mai 1854 (M.BBl. S. 112).

[5]) O.T. E. Bd. 49 S. 69.

[6]) Vergl. E. d. O.V.G. v. 27. Sept. 1884 in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 12 S. 27.

[7]) Vergl. Erk. d. O.V.G. vom 10. April 1886 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. VIII S. 318 v. 15. Okt. 1887 ibid. Jahrg. IX S. 474 (Reinigung der Gossen).

[8]) Cfr. V. v. 7. Sept. 1879 (G.S. S. 591), § 1 Nr. 14 d. V. v. 30. Juli 1853 (G.S. S. 909) O.V.G. E. Bd. 7 S. 147.

[9]) v. *Brauchitsch*, Note 232 zu § 132 L.V.G., O.V.G. Bd. 9 S. 57.

[10]) Die Frage, was als Dorfstraße anzusehen, ist thatsächlicher Natur; s. oben § 1 Nr. 3 d. W.

wird durch die Verwaltungspraxis und die Entscheidungen des höchsten Gerichtshofs anerkannt.[11])

Eine Polizeiverordnung, durch welche den Adjazenten die Verpflichtung zur Reinigung einer Straße oder einer Chaussee neu auferlegt wird, ist rechtsungültig, da durch Polizeiverordnung das materielle Recht überhaupt nicht geändert werden kann.[12]) Gleichwohl hat das Kammergericht eine derartige Polizei-Verordnung für gültig erklärt.[13])

Durch die Entwürfe einer Wegeordnung und die Motive derselben wird der Versuch gemacht, die in der Praxis hervorgetretenen Zweifel durch gesetzliche Bestimmungen zu lösen.

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865 bestimmte in § 29[14]):

> Die Reinigung der Straßen und öffentlichen Plätze in Städten und Dörfern gehört nicht zu der Wegebaulast. Dieselbe liegt in Ermangelung eines andern Verpflichteten der Gemeinde ob und erstreckt sich auch auf die mit einem Wegegelde belegten Chausseen innerhalb der Ortschaften und außerhalb derselben auf die Stellen vor den an der Straße liegenden Häusern, Stallungen und Räumen zur Ausspannung und Fütterung von Vieh.

Die Motive[15]) bemerken dazu:

„In dem Abschnitte über Gemeindewege ist nach dem deklaratorischen und resümirenden § 28 (cfr. §§ 7 und 26) Gelegenheit genommen, zur Beseitigung mehrfach entstandener Zweifel der Natur der Verhältnisse gemäß festzustellen, daß die Reinigung der Straßen

---

11) Resolution des Min. d. Inn. v. 15. Mai 1829, Kamptz, Annalen Bd. 13 S. 341, Plenarbeschl. d. Obertrb. v. 8./4. 1861, Entsch. Bd. 45 S. 16 ff., 32; vom 1. Mai 1871 (Entsch. Bd. 65 S. 1 ff. 8, Striethorst, Archiv Bd. 23 S. 40 ff., v. Rönnes Gemeindeordnung S. 402, Oppenhof, Ressortverhältnisse S. 106, O.V.G. E. Bd. 1 S. 271 Bd. 14 S. 279, vgl. Bd. 8 S. 228, Erk. d. OVG. v. 30. Okt. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 115). Ebenso nach französischem Recht s. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz S. 318; ehemals großh. hessischen Landestheile Ges. v. 3. Mai 1858 Art 4 Nr. 3 (Reg.Bl. S. 192). Nassau Ges. v. 26. Juli 1854 § 34 Nr. 6 (V.Bl. S. 175). In den hohenzollernschen Landen hat der Landeskommunalverband den Fahrdamm der unmittelbaren Landstraßen, dagegen die Gemeinde die Straßenrinne und das Bankett zu reinigen. § 5 Ges. v. 5. Jan. 1878 (G.S. S. 5) Schleswig-Holstein: Verpflichtung der Adjazenten, die Seitengräben der Nebenlandstraßen in vorschriftsmäßigem Zustand zu erhalten. Wege-O. v. 1. März 1842 § 159.

12) s. unten § 18 d. W.

13) K.G. E. Bd. 6 S. 282.

14) Drucks. Nr. 11 d. H.H. S. 65.

15) a. a. O. S. 105.

jeder Art nicht zur Wegebaulast gehört, vielmehr durchweg den örtlich-polizeilichen Bedürfnissen beizuzählen und deshalb grundsätzlich als eine kommunale Last zu erachten ist. Dem entspricht im Wesentlichen auch die bisherige Anschauung und Behandlung dieses Punktes. Jene Zweifel haben vornehmlich nur bezüglich der Reinigung von Chausseestrecken, welche durch die Ortschaften oder an einzelnen Gebäuden vorübergehen, Platz gegriffen, haben aber auch insoweit schon bisher ihre Lösung im Sinne des vorliegenden Entwurfs gefunden. Dafür spricht auch der § 11 der Verordnung vom 16. Juni 1838. Dem dort und dem im § 27 dieser Vorlage ausgesprochenen Prinzip folgt der § 29 auch, soweit und sofern die Unterhaltungspflicht mitberührt werden möchte. Die Chaussee selbst aber kann innerhalb der Ortschaften nicht füglich letzteren zur Unterhaltung übertragen werden, da dadurch der ordnungsmäßige Chausseetraktus unterbrochen werden würde. Bezüglich der Reinigung und in Unterscheidung der Wegebauunterhaltung bestehende Verpflichtungen können unbedenklich aufrecht erhalten werden. Dies gilt namentlich von derartigen Verpflichtungen der Hausbesitzer. Eine entsprechende neue Regulirung und Vertheilung der Art muß der kommunalen Ordnung überlassen werden."

In der Kommission des Herrenhauses[16]) wurde der Antrag gestellt

1. principaliter in § 29 nur den ersten Satz der Regierungsvorlage aufzunehmen.
2. eventualiter den § 29 so zu fassen:

   „Die Reinigung der Straßen und öffentlichen Plätze in Städten und Dörfern, sowie auf den Stellen vor den an der Straße liegenden Häusern, Stallungen und Räumen zur Ausspannung und Fütterung von Vieh gehört nicht zu der Wegebaulast."

Diesen Anträgen lag die Meinung zum Grunde, daß die Verpflichtung zur Reinigung der Straßen der Regel nach durch Observanz bestimmt sei und den anstoßenden Hausbesitzern zukomme; der Gemeinde hier eine neue Last aufzulegen, sei nicht rathsam, jedenfalls aber gehe es über das Bedürfniß hinaus, die Verpflichtung der Gemeinde auch auf die außerhalb der Ortschaften belegenen Chausseestellen auszudehnen. Die Herren Regierungs-Kommissarien entgegneten darauf: Der § 29 sei gerade in der jetzigen Fassung beliebt, weil bisher viele Streitigkeiten über die Reinigungspflicht gewesen seien. Die Sache habe in der Regel bisher durch polizei-

---

[16]) a. a. O. S. 125.

liche Regulirung müssen erledigt werden, es sei dringend nöthig, eine Regulirung durch das Gesetz eintreten zu lassen. Die Regierung müsse daher wünschen, daß nicht blos negativ die Nichtverpflichtung des Wegebaupflichtigen ausgesprochen werde, sondern daß die Verpflichtung der Gemeinde zur Reinigung im Gesetz bestimmt werde. Dieser ganze Paragraph, der seit dem ersten Entwurf des Gesetzes immer unverändert beibehalten sei, habe auch von keiner Seite je eine Erinnerung hervorgerufen.

Den ersten Theil des Satzes bis „ob" nahm die Kommission nach der Vorlage an. Der zweite Theil des Satzes bis zum Schlusse wurde abgelehnt und somit gestrichen.

Zu Gunsten des von der Kommission abgelehnten Satzes, wonach die Pflicht der Gemeinde zur Reinigung sich auch auf die außerhalb der Dorfstraßen belegenen Plätze vor Häusern, Stallungen u. s. w. erstrecken soll, wurde bei der Plenarberathung im Herrenhause[17]) regierungsseitig noch Folgendes geltend gemacht: Der Zusatz, dessen Streichung beantragt ist, sei aufgenommen auf Veranlassung ausdrücklicher Anträge von Provinzialständen bei den früheren Berathungen des Gegenstandes, in welchen darauf hingewiesen wurde, daß es namentlich nöthig sei, daß eine gehörige Reinhaltung dieser Plätze vor solchen Etablissements stattfinde. Im Ganzen habe der Paragraph keineswegs die Absicht, die Verpflichtung der Gemeinden gegen das Bestehende auszudehnen. Es sei aber mehrfach Streit darüber gewesen und selbst zum gerichtlichen Austrag gekommen, ob die Verpflichtung zur Reinhaltung der Wege ein Ausfluß der Wegebaulast sei oder nicht. Namentlich in Fällen, wo in Stelle von Gemeindewegen Kreisstraßen angelegt worden seien, hätten die Eingesessenen prädendirt, daß die Kreise nun auch die Straßen, und zwar sowohl den Fahrweg als auch den Fußgängerweg daneben innerhalb des Dorfes rein erhalten sollen. Da sei nun die gerichtliche Entscheidung der höchsten Instanz dahin gegangen, daß das nicht ein Ausfluß oder ein Theil der Wegebaulast, sondern daß es eine gewöhnliche polizeiliche Verpflichtung sei, die aber die Gemeinde zu erfüllen habe, soweit nicht aus speziellen Rechtsgründen etwas Anderes festgesetzt sei. Diese Zweifel hätten zur Verhütung wiederholter Rechtsstreitigkeiten hier einen Ausdruck finden sollen und namentlich in Rücksicht auf diejenigen Stellen, welche die Provinzialstände noch besonders im Gesetz berücksichtigt sehen wollten, nämlich die Plätze vor Ausspannungen, Wirthshäusern u. dgl.

---

17) Stenogr. Ber. S. 129, Sitzung v. 20./3. 1865.

Dieser Ausführungen ungeachtet wurde der bezeichnete Satz gestrichen.

Der Entwurf von 1875[18]) reproduzirt die Bestimmungen des Entwurfs von 1865. In der Kommission[19]) meinte man, es sei unrichtig, die Reinigung der Straßen prinzipiell den Gemeinden aufzuerlegen, dieselbe bilde recht eigentlich einen Theil der Wegebaulast, denn von der Art der Reinigung hängt auch die Haltbarkeit, wenigstens der kunstmäßig gebauten Straßen ab. Regierungsseitig wurde entgegnet, der Staatsregierung sei daran gelegen, den Streitigkeiten über die Reinigungspflicht ein Ende zu machen und eine gesetzliche Regelung eintreten zu lassen. Sie lege daher auf die Beibehaltung des zweiten Absatzes, welcher ausspricht, daß diese Last der Gemeinde obliegt, besonderen Werth. Wie die Gemeinde die Reinigungslast vertheile, bleibe der Gemeindeordnung überlassen. In der Kommission hielt man es dennoch nicht für zweckmäßig, in diesem Gesetz prinzipiell darüber zu entscheiden, wem die Reinigung der Straßen obliegt, und wurde demzufolge Absatz 2 des Paragraphen, wie früher im Herrenhause, abgelehnt.

In der Kommission zur Berathung des 1876 vorgelegten, mit den früheren Entwürfen übereinstimmenden Entwurfs wurde an Stelle der Vorlage ein Antrag angenommen, wonach die Reinigung, ebenso wie die Beleuchtung, wo solche eingeführt ist, in Ermangelung eines anderen Verpflichteten, der Gemeinde obliegen soll.[20])

Die Vorlage von 1877/78[21]) stellt sich auf den Boden der Kommissionsbeschlüsse von 1876 und bestimmt, daß die Reinigung, wo nicht durch giltige Ortsstatuten etwas Anderes bestimmt ist, den Gemeinden obliege. Die Motive[22]) bemerken dazu, daß bezüglich der Reinigung in Unterscheidung der Wegeunterhaltung bestehende Verpflichtungen unbedenklich aufrecht erhalten werden können. Dies gelte namentlich von derartigen Verpflichtungen der Hausbesitzer. Eine entsprechende neue Regulirung und Vertheilung der Art müsse der kommunalen Ordnung überlassen werden. In der Kommission[23]) wurde die bezügliche Bestimmung gestrichen, weil man der Ansicht war, dieselbe könne unverständiger Auffassung Raum geben, man

---

18) Drucks. des Abg.H. Nr. 24 § 34 S. 10. Motive S. 102.
19) Drucks. Nr. 331 S. 24.
20) Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 17 § 40 S. 12, Nr. 152 S. 17.
21) Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 14 § 9 S. 4.
22) a. a. O. Nr. 14 S. 29.
23) a. a. O. Nr. 181 S. 8.

könne daraus folgern, daß die Reinigung der Straßen in keinem Fall zur Wegebaulast gehöre, während gerade bei kunstmäßig ausgebauten Straßen die Reinigung für die Erhaltung ein nothwendiges Erforderniß bilde.

---

§ 6.

Beleuchtung der öffentlichen Wege.

Die Polizeibehörde ist berechtigt, die Beleuchtung öffentlicher Wege und Straßen zu fordern. Die Verpflichtung zur Straßenbeleuchtung wird jedoch nach der geltenden Rechtsauffassung nicht als Ausfluß der Wegebaulast angesehen. „Die öffentlichen Interessen, welchen die Straßenbeleuchtungen dienen, gehen weit über den Kreis derjenigen hinaus, deren Befriedigung den Inhalt der Wegebaulast bestimmt. Die Beleuchtung der Straßen und Plätze sichert nicht nur den Verkehr auf diesen, sondern auch zu denselben hin; dieselbe soll die Umgebungen dieser Straßen gegen die Gefahren, welche sich aus der räumlichen Berührung mit den öffentlichen Verkehrswegen ergeben, sichern und dem Publikum den erforderlichen Schutz gegen Nachtheile und Unzuträglichkeiten gewähren, welche nicht sowohl aus dem Zustande der öffentlichen Straßen, als vielmehr unabhängig von demselben aus dem Anbau an den Straßen und der so herbeigeführten Anhäufung der Anwohner hervorgehn." Aus diesen Gründen sind die städtischen Straßenbeleuchtungen von jeher als polizeiliche Anstalten angesehen worden, die als solche von den Gemeinden der Regel nach ohne Rücksicht auf die bezüglich des Wegebaues bestehenden Rechtsverhältnisse zu unterhalten sind.[1])

Hieraus folgt weiter, daß die Gemeinden im Bedürfnißfalle auch für Beleuchtung von Chausseen zu sorgen haben,[2]) und daß gegen die Anordnungen, welche die Aufstellung von Laternen auf öffentlichen Wegen zum Zweck haben, nicht das Einspruchsverfahren gemäß § 56 ff. des Zust.Ges., sondern das im § 127 L.V.G. geordnete Verfahren Platz greift, und daß die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Maßregel nicht der Prüfung im Verwaltungsstreitverfahren unterliegt.[3])

---

[1]) § 3 des Ges. über die Pol.Verw. v. 11. März 1850 (G.S. S. 265, O.V.G. E. Bd. 4 S. 419, Bd. 5 S. 404, Erk. d. O.V.G. v. 10. Okt. 1885 im Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 7 S. 39 v. 22. Okt. 1887, a. a. O. Jahrg. 9 S. 133.

[2]) Erk. d. O.V.G. v. 7. März 1888 a. a. O. IX S. 254.

[3]) Erk. d. O.V.G. v. 27. Febr. 1886 (a. a. O. VII S. 261).

Es können allerdings auch Fälle vorkommen, in denen die Beleuchtung eines Weges im Interesse der Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, z. B. wenn ein Weg wegen einer Reparatur gesperrt ist und der Verkehr von dem unpassirbaren Wege oder der unpassirbaren Brücke auf einen Interimsweg oder eine Nothbrücke abgelenkt werden soll. In solchem Falle fällt die Beleuchtung in gleicher Weise wie andere Maßregeln, welche dazu bestimmt sind, ein gefahrvolles Abkommen von dem Wege zu verhindern, unter die Wegebaulast.[4])

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865 enthielt noch keine Bestimmung über die Beleuchtung der Straßen. Im Entwurf von 1875 wird bestimmt, daß die Beleuchtung ebenso wie die Reinigung nicht zu der Wegebaulast gehört, sondern der Gemeinde obliegt.[5])

In der Kommission[6]) wurde der Besorgniß Ausdruck gegeben, daß aus der vorgeschlagenen Bestimmung zu weit gehende Befugnisse der Wegeaufsichtsbehörde hergeleitet werden könnten. Man werde daraus eine allgemeine Verpflichtung der Gemeinden folgern, die Dorfstraßen zu beleuchten. Eine solche Verpflichtung könne namentlich in langgestreckten Dörfern zu einer unerträglichen Belastung der Gemeinde führen. Außerhalb der Ortschaften einzeln liegende Häuser zu beleuchten, liege kein Bedürfniß vor.

Der Vertreter der Staatsregierung trat der Meinung entgegen, als beabsichtige die Staatsregierung, eine allgemeine Beleuchtung der Dorfstraßen einzuführen, es solle nur klargestellt werden, daß die Beleuchtung, wo sie stattfinde, nicht dem Wegebaupflichtigen obliege. Die Kommission nahm den ersten Theil der vorgeschlagenen Bestimmung an, strich aber den Satz, daß die Beleuchtung der Gemeinde obliegt.

Der Entwurf von 1876 wiederholte die Bestimmungen des Entwurfs von 1875.[7]) Die Kommission[8]) erklärte sich wiederum mit dem Grundsatz einverstanden, daß die Beleuchtung nicht zur Wegebaulast gehört, änderte aber den zweiten Theil des Satzes wie folgt: Die Beleuchtung, wo solche eingeführt ist, liegt in Ermangelung eines andern Verpflichteten der Gemeinde ob. Der Entwurf von

---

[4]) s. oben § 3 Nr. 9; Erk. d. OVG. vom 16. Juni 1880 im Eisenbahn-Verordnungsblatt 1880 S. 476; wegen Beleuchtung von Privatwegen s. unten § 27 d. W.

[5]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 24 § 39 S. 10, 102.

[6]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 331 S. 24.

[7]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 17 § 40 S. 12.

[8]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 152 S. 17.

1877/78[9]) bestimmte, daß die Beleuchtung der Straßen und öffentlichen Plätze innerhalb der Städte und ländlichen Ortschaften nicht zur Wegebaulast gehört, vielmehr da, wo solche eingeführt ist, falls nicht durch gültige Ortsstatuten etwas Anderes bestimmt ist, den Gemeinden obliegt. Die Kommission[10]) konnte sich von der Nothwendigkeit, an der vorgeschlagenen Stelle einen solchen Rechtssatz auszusprechen, nicht überzeugen und strich in erster Lesung zunächst den zweiten Satz. In zweiter Lesung wurde auch der erste Satz gestrichen, indem man es als denkbar bezeichnete, daß auch außerhalb geschlossener Städte und Dörfer die Beleuchtung eines Straßentheils nothwendig werden könne. Ob dergleichen Maßregeln zur Wegebaulast zu rechnen seien, müsse daher nach Lage des einzelnen Falles entschieden werden.

---

§ 7.

Nutzungen öffentlicher Wege.

Nutzungen öffentlicher Wege entstehen hauptsächlich durch Verwerthung der Früchte und des Holzes der an dem Wege stehenden Bäume, durch Verwerthung des Grases der Böschungen und des auf dem Straßenkörper gesammelten Düngers,[1]) sowie im weiteren Sinne auch durch Veräußerung der im Straßenkörper vorhandenen Steine, Kieslager oder der beim Abbruch von Brücken entbehrlichen Baumaterialien.

Diese Nutzungen stehen als Ausfluß des Eigenthums dem Eigenthümer des Straßenkörpers als solchem zu.

Das A. L.R. modifizirt indessen diesen Grundsatz, indem dem Unterhaltungspflichtigen, der mit dem Eigenthümer des fundus nicht identisch zu sein braucht, die Nutzungen der Bäume zugewiesen sind. Es bestimmen hierüber die §§ 9 u. 10 II 15 A. L.R.:

> Die Nutzungen der an den Landstraßen gepflanzten Bäume kommen in der Regel demjenigen zu Gute, welcher die Bäume gepflanzt hat.
>
> Muß ein Anderer als der, welcher die Pflanzung ange-

---

[9]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 14 § 9 S. 4 u. 29.
[10]) Drucks. Nr. 181 S. 8.

[1]) Striethorst, Arch. Bd. 47 S. 20 Nr. 6.

legt hat, dieselbe unterhalten, so kommt diesem die Nutzung der Bäume zu.[2])

Vorstehende Bestimmungen beziehen sich nur auf Landstraßen. Werden auf Kommunikationswegen von Privatpersonen Bäume gepflanzt, so fällt das Eigenthum an denselben nach § 275 I 9 A. L.R. dem Nutzungsberechtigten des Grund und Bodens, also regelmäßig dem Eigenthümer und nicht dem Pflanzenden zu. Das Obertribunal hat jedoch in analoger Anwendung der vorstehenden für die Landstraßen geltenden Bestimmungen angenommen, daß die Adjazenten eines öffentlichen Weges, welche gemäß polizeilicher Anordnung längs ihres Ackers Bäume gepflanzt haben, auch zur Nutzung derselben berechtigt sind.[3])

Die Entwürfe einer Wegeordnung dehnen den Grundsatz des § 10 II 15 A. L.R. auf alle öffentlichen Wege aus. § 16 des Entwurfs von 1865 bestimmt:[4])

> Die unbeschadet des gemeinen Gebrauchs zulässige Nutzung der öffentlichen Fahrwege steht, soweit nicht ein Anderer kraft speziellen Rechtstitels Anspruch darauf hat, dem Wegebaupflichtigen zu.

Die Kommission des Herrenhauses erweiterte diese Bestimmung dahin, daß nicht nur solche Nutzungsrechte Anderer als der Wegebaupflichtigen, welche auf spezielle Rechtstitel im eigentlichen Sinne sich gründen, sondern auch diejenigen, welche auf Observanz, Herkommen und Gewohnheit beruhen, gewahrt bleiben sollen. Bei der Plenarberathung wurde indessen die Regierungsvorlage wiederhergestellt.[5])

---

[2]) Vergl. wegen Ersitzung der Nutzungsrechte Striethorst, Arch. Bd. 18 S. 81. Für den rechtsrheinischen Theil der Rheinprovinz bestimmt das Gesetz von 9—19 Ventose III:

Art. 1. Die großen Straßen des Reichs, welche noch nicht bepflanzt sind, aber bepflanzt werden können, sind seitens der angrenzenden Eigenthümer mit Wald- oder Obstbäumen zu bepflanzen, je nach der örtlichen Lage.

Art. 2. Die Pflanzungen sind innerhalb des Straßenkörpers und auf der dem Staate gehörenden Fläche mit einem Vorgraben vorzunehmen, welcher durch die Bauverwaltung angelegt und unterhalten wird.

Art. 3. Den angrenzenden Besitzern steht das Eigenthum an den Bäumen und deren Erzeugnissen zu; jedoch dürfen sie dieselben nur mit Erlaubniß der Straßenbauverwaltung und unter der Bedingung der Ersetzung beschneiden, abhauen oder abreißen.

[3]) O.T. E. Bd. 77 S. 275, Hartmanns Zeitschrift Bd. 3 S. 170.

[4]) Drucks. d. H.H. Nr. 11 S. 64.

[5]) Stenogr. Ber. d. H.H. S. 127.

Die Entwürfe von 1875, 1876 und 1877 enthalten dieselbe Bestimmung.[6]) Dieselbe wurde angenommen.

Mit Rücksicht darauf, daß die Anpflanzung von Bäumen an öffentlichen Wegen im öffentlichen Interesse erfolgt, hängt die Beseitigung von Bäumen bezw. die Ergänzung alter Bäume durch neue nicht von dem Belieben des Nutzungsberechtigten ab; vielmehr dürfen Bäume an öffentlichen Wegen nur mit Zustimmung der Wegepolizeibehörde gefällt werden.[7]) Die eigenmächtige Beseitigung ist strafbar.[8]) Es empfiehlt sich, die Voraussetzungen, unter welchen die Beseitigung erfolgen darf, durch Polizeiverordnungen zu regeln. Eine derartige Polizeiverordnung ist von dem Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg am 19. Dezember 1883[9]) erlassen und bestimmt Folgendes:

> § 1. Bäume, welche an oder auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen stehen, dürfen nur nach vorgängiger Genehmigung der zuständigen Ortspolizeibehörde[10]) fortgenommen werden.
>
> Auf die Provinzial- und Kreis-Chausseen findet diese Vorschrift keine Anwendung.
>
> §. 2. Eine Genehmigung nach § 1 Absatz 1 darf in ländlichen Ortschaften nicht ertheilt werden, wenn die Bäume zum Auffangen des Flugfeuers bestimmt oder geeignet sind. Solche Bäume dürfen überhaupt nicht abgeholzt oder ausgeästet werden, es sei denn, daß sie abgestorben sind, oder ihrer Beschaffenheit nach die Sicherheit des Verkehrs oder der angrenzenden Grundstücke gefährden.
>
> § 3. Außerhalb der Ortschaften darf die Genehmigung zur Wegnahme von Bäumen an oder auf öffentlichen Wegen nur dann ertheilt werden, wenn für die Wiederherstellung einer neuen Pflanzung, wo dieselbe nach dem

---

6) Drucks. d. Abg.H. v. 1875 Nr. 24 S. 4 § 4, v. 1876 Nr. 17 § 4 S. 4, v. 1877 Nr. 14 S. 4 § 10.

7) Erk. d. O.V.G. v. 11. Sept. 1886 (Preuß. Verw.-Bl. VIII S. 23).

8) § 304 R.St.G.B. Oppenhoff Kommentar, vergl. die bei Wand, Rechtsverf. d. öffentl. Wege in der Pfalz S. 183 ff. zitirten Erkenntnisse des obersten Gerichtshofes in München.

9) A.Bl. 1884 S. 1; abgedruckt in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 11 S. 55.

10) Die Genehmigung des Landraths zu jeder Veränderung an den Bäumen, wodurch der wesentliche Zweck der Baumpflanzungen beeinträchtigt wird, ist vorgesehen in der Pol.V. f. d. Reg.-Bez. Oppeln vom 19. Febr. 1861 § 7 (A.Bl. S. 37, Jaekel, Wegegesetzgebung f. Schlesien S. 40).

Ermessen der Behörde nöthig erscheint, ausreichende Gewähr geleistet wird.

Einen Anspruch auf Ertheilung der Genehmigung hat jedoch der Eigenthümer der Bäume auch unter dieser Voraussetzung nicht.

§ 4. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden mit Geldbuße bis zu 60 Mark bestraft.

---

§ 8.

Privatrechte Dritter an öffentlichen Wegen.

1. Allgemeiner Grundsatz. 2. Eigenthum. 3. Nutzungs- und Gebrauchsrechte.

1. Während nach französischem Recht an öffentlichen Wegen, als außer dem Verkehr stehend, Privatrechte nicht bestehen können, sodaß alle Befugnisse, welche einem Privaten an der Straße eingeräumt sein sollten, auch wenn sie den Gebrauch, wie z. B. unterirdische Wasserleitungen, in keiner Weise hindern sollten, nur als stets widerrufliche, theilweise erworbene gelten[1]), gilt nach deutschem und preußischem Recht der Grundsatz, daß an einem öffentlichen Wege alle Privatrechte bestehen und im Rechtswege verfolgt werden können, welche der Benutzung des öffentlichen Weges nicht entgegenstehen. Aber auch Rechte, welche mit dem Rechte des Publikums zum öffentlichen Gebrauch kollidiren, können an einem Wege bestehen; sie können indessen nicht verfolgt werden, treten vielmehr in ihren rechtlichen Wirkungen so lange und so weit zurück, als der Weg seiner Bestimmung, dem öffentlichen Verkehr zu dienen hat. Mit dem Wegfall dieser Bestimmung mit der Erklärung oder Gestattung ihres Aufhörens durch die zuständige Polizeibehörde treten die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse am Wegekörper in vollem Umfange wieder in Wirksamkeit.[2])

2. Die öffentlichen Wege stehen im Eigenthum bestimmter Rechtssubjekte; sie sind nicht herrenloses Gut, dessen sich ein Jeder

---

[1]) Vergl. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentl. Wege in der Pfalz S. 194 ff., Erk. d. R.G. v. 20. April 1883 (Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 9 S. 376).

[2]) Striethorst, Arch. Bd. 37 S. 161, Bd. 86 S. 194, Bd. 95 S. 63, O.T. E. Bd. 75 S. 154, O.V.G. E. Bd. 6 S. 300, Bd. 9 S. 189, Bd. 10 S. 201, 233, Bd. 15 S. 322, R.G. E. Bd. 1 S. 420, Bd. 6 S. 207, Bd. 7 S. 215, Bd. 8 S. 152. Kretschmann in Behrends Zeitschrift Bd. 7. S. 421, Schleswig-Holsteinsche Wege.O. v. 1. März 1842 § 13, Hannov. Ges. v. 28. Juli 1851 § 5 u. v. 20. Juni 1851 §§ 7, 105.

bedienen könnte, soweit es etwa mit ihrer Bestimmung für öffentliche Zwecke verträglich erscheint.[3]) Die Land- und Heerstraßen stehen im Eigenthum des Staats;[4]) das im § 21 II 14 A. L.-R. erwähnte gemeine Eigenthum des Staats an den Landstraßen steht jedoch im Gegensatz zu dem besonderen Eigenthum, dessen in den §§ 1 und 11 a. a. O. gedacht wird; das letztere kann ebenso wie das Nutzungsrecht (vgl. §§ 24 und 26 a. a. O.) den Privaten oder Kommunen auch am gemeinen Staatseigenthum zustehen.[5])

Die Provinzialchausseen stehen im Eigenthum der Provinzialverbände,[6]) die gemeinschaftlichen Wege im Sinne des § 37 II 7 A. L.-R., zu welchen nicht nur die ausschließlich zu wirthschaftlichen Zwecken der Gemeindemitglieder bestimmten Wege, wie Feld- Holz-, und andere Nebenwege, sondern auch die zum freien Verkehr des gesammten Publikums dienenden Wege gehören,[7]) stehen im Eigenthum der politischen Gemeinde oder der Separationsinteressenten 2c. Entscheidend sind die bei Gelegenheit der Gemeinheitstheilungen getroffenen Festsetzungen.[8])

Im Eigenthum des Gutsherrn stehen in der Regel die Dorfauen in Schlesien, weil dieselben ursprünglich herrschaftliches Territorium waren und nicht an die Unterthanen ausgegeben sind.[9]) Gleichwohl kann die Gutsherrschaft nur insoweit über die Dorfaue verfügen, als dies mit den Zwecken des öffentlichen Interesses vereinbar ist, und die Polizeibehörde kann die Dorfaue selbst dann für

---

[3]) Vergl. oben § 2 Nr. 7.

[4]) § 21 II 14 §§ 2, 8, 18—20, II, 15 A.L.R. v. Rönne, Staatsrecht 4. Aufl. Bd. 4 § 369 S. 550 ff.

[5]) Striethorst, Arch. Bd. 74 S. 16, Erk. d. O.V.G. v. 9. Nov. 1887 (Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 9 S. 471.)

[6]) § 18 Abs. 2 Dotat.Ges. v. 8. Juli 1875.

[7]) O.V.G. E. Bd. 13 S. 293.

[8]) Ebenso stehen nach französischem Recht die Vizinal- und Gemeindewege im Eigenthum der Gemeinden, s. Wand a. a. O. S. 241.

[9]) Friedenberg, Tractatus de Silesiae juribus Lib. 2 Kap. 31, Stylo, Provinzialrecht von Niederschlesien (Breslau 1830), S. 230—239, Tacharly, das Schlesische Provinzialrecht, Breslau 1832 S. 62, Wentzel, schlesisches Provinzialrecht, Breslau 1839, S. 177, 178; Kochs Archiv Bd. 1 S. 530 ff., Bd. 5 S. 61—73; Striethorst, Arch. Bd. 4 S. 54, Bd. 14 S. 100, Bd. 37 S. 96 u. 161, Bd. 77 S. 50, Bd. 79 S. 363, O.T. E. Bd. 31 S. 13, O.V.G. E. Bd. 5 S. 116, Drucks. d. Abg.-H. 1876 Nr. 152 S. 20. Die Vermuthung spricht dafür, daß die Ränder und Böschungen der Gutsherrschaft gehören (R.G. E. v. 27. Juni 1881 in der Juristischen Wochenschrift Bd. 10 S. 182). Die Bestimmung des § 3 Nr. 14 Ges. vom 2. März 1850, betr. die Ablösung der Reallasten, durch welche das Auenrecht beseitigt wurde, ist durch § 16 Ges. v. 14. April 1856, betr. die Landgemeindeverfassungen, wieder aufgehoben worden.

den öffentlichen Verkehr in Anspruch nehmen, wenn andere Personen als der Gutsherr im Grundbuch als Eigenthümer eingetragen sein sollten.[10]) Dasselbe gilt in der Mark.[11]) Sowohl in Bezug auf die Entscheidung über die Oeffentlichkeit eines Weges, wie schon oben hervorgehoben worden,[12]) als auf die Entscheidung über die Unterhaltungspflicht ist es unerheblich, in wessen Eigenthum sich der Wegekörper befindet. Es ist nicht erforderlich, daß der Eigenthümer und der Träger der Wegebaulast identisch seien.[13]) Es kann eine Landfläche Privateigenthum sein und als solche im Grundbuche eingetragen stehen und gleichwohl zu einem öffentlichen Wege gehören. Hieraus ergiebt sich weiter, daß der Eigenthümer eines früheren Wegetheils sein unbeschränktes Verfügungsrecht über denselben nicht durch den erfolgten Eigenthumsübergang im Grundbuch, sondern nur dadurch darthun kann, daß er die Einwilligung der zuständigen Polizeibehörde zur Uebertragung des Grundstücks in das Privateigenthum beibringt.[14])

Bei der Berathung des für den Regierungsbezirk Cassel geltenden Gesetzes vom 16. März 1879[15]) im Herrenhause war folgender Zusatzparagraph beantragt worden:

> Das Eigenthum an Landwegen 2c. steht je für ihre Gemarkungs- resp. Bezirksstrecken denjenigen zu, welche nach § 1 und § 4 Abs. 1 dieses Gesetzes zum Bau und zur Unterhaltung verpflichtet sind.

Derselbe wurde jedoch abgelehnt, weil man es nicht als Aufgabe der Gesetzgebung betrachtete, in bestehende Eigenthumsverhältnisse einzugreifen.[16])

Oeffentliche Wege können entstehen mit oder ohne Zustimmung des Eigenthümers. Das Eigenthum kann an den Wegebaupflichtigen abgetreten werden; es können aber auch Privatgrundstücke auf Grund einer Servitut[17]) oder precario, ja selbst ohne oder gegen den Willen

[10]) O.V.G. E. Bd. 15 S. 322.

[11]) Striethorst, Arch. Bd. 47 S. 20, Bd. 48 S. 173, Provinzialrecht von Scholz, 2. Aufl. S. 270, von Götze II. Abth. S. 284.

[12]) Seite 7.

[13]) O.V.G. E. Bd. 6 S. 300. Erk. d. R.G. v. 9. Dez. 1886 (Preuß. Verw.-Bl. VIII S. 293) u. v. 24. Okt. 1888 (a. a. O. X S. 173).

[14]) O.V.G. E. Bd. 15 S. 325, R.G. E. Bd. 8 S. 152. Wenn Vindikant die 30jährige Ersitzung bewiesen, muß der Gegner die Landstraßenqualität beweisen. Erk. d. R.G. v. 2. Dez. 1885 (Preuß. Verw.-Bl. VIII S. 179.)

[15]) G.S. S. 225.

[16]) Drucks. d. H.H. 1878/79 Nr. 105, Stenogr. Ber. S. 126 ff, Sitzung v. 11. Febr. 1879.

[17]) Vergl. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz S. 9.

des Eigenthümers zur Herstellung des Körpers eines öffentlichen Weges verwendet werden. In allen diesen Fällen besteht das Eigenthum fort. Aus der Natur der Sache folgt der Eigenthumsübergang nicht und eine gesetzliche Vorschrift, welche den Untergang oder den Uebergang des Eigenthums auf einen Andern ausspricht (§ 6 I 16 A. L.R.) ist nicht vorhanden. Die Fortdauer des Eigenthums ist vielmehr, wie das Obertribunal hervorhebt,[18]) im Landrecht durch die Sätze anerkannt, daß der mißbrauchsweise zu einem Wege verwendete und bei der Veränderung des Weges ersparte Boden dem Eigenthümer vorbehalten bleibt (§ 22 II 15 A. L.R. vgl. Ges. v. 3. Nov. 1838 §§. 16—18) und daß durch die Schiffbarmachung eines Privatflusses die Eigenthumsrechte nicht verloren gehen.

Es muß jedoch daran festgehalten werden, daß, so lange die Oeffentlichkeit besteht, die aus dem Eigenthum fließenden Rechte insoweit nicht ausgeübt werden können, als deren Geltendmachung mit dem öffentlichen Gebrauchsrecht kollidiren würde. Es ist daher keine Klage auf Herausgabe der dem Eigenthümer ohne seinen Willen zur Anlage eines Weges entzogenen Ländereien,[19]) keine Klage auf Anerkennung des besonderen, den öffentlichen Gebrauch ausschließenden Privateigenthums,[20]) keine Klage auf Wiederherstellung eines öffentlichen Weges,[21]) keine Ersitzung eines Wegeterrains[22]) zulässig. Wohl aber findet im Uebrigen der Rechtsweg bei Streitigkeiten über das Eigenthum an einem öffentlichen Wege und über die Gewährung einer Entschädigung für entzogenes und zu einem öffentlichen Wege verwendetes Land statt.[23])

Der Eigenthümer des Landes, über welchen ein öffentlicher Weg führt, darf keinerlei Arbeiten vornehmen oder keinerlei Vorrichtungen anbringen, die die Benutzung des öffentlichen Weges seiner Bestimmung gemäß erschweren. Insbesondere dürfen hiernach

[18]) O.T. E. Bd. 75 S. 158.

[19]) O.T. E. Bd. 75 S. 162.

[20]) R.G. E. Bd. 1 S. 366, O.T. E. Bd. 20 S. 401, K.G.H. E. v. 14. Jan. 1854 (J.M.Bl. S. 180).

[21]) Striethorst, Arch. Bd. 29 S. 285.

[22]) § 581 I 9 A.L.R. Förster, Theorie u. Praxis des preuß. R. § 177 Bd. 3 S. 205, R.G. E. Bd. 1 S. 420, Wand, Rechtsverh. d. öffentl. Wege in der Pfalz S. 29; Erk. d. R.G. v. 13. März 1888 im Preuß. Verw.-Bl. IX S. 270.

[23]) Striethorst, Arch. Bd. 91 S. 352; O.T. E. Bd. 72 S. 298, Hartmanns Zeitschr. f. Gesetzgebung u. Praxis Bd. 3 S. 511, Entsch. des Gerichtshofs für Kompetenzkonflikte (J.M.Bl. 1852 S. 305, 1853 S. 50, 1855 S. 188, 1856 S. 155, 1860 S. 114, 1866 S. 326, Wand, a. a. O. S. 299).

auf einem Flußufer keine Bauten errichtet, keine Pflanzungen angelegt werden, keine Gegenstände gelagert werden, welche die Benutzung des Leinpfades behindern.[24])

Wenn ein Weg nicht für alle Arten des öffentlichen Verkehrs, sondern nur für eine oder mehrere desselben, also nur für den Fußverkehr oder nur für den Reitverkehr oder nur zum Ziehen der Schiffe dient, wie der Leinpfad, so ist der Eigenthümer des Grundstücks kraft seines privaten Rechts am Wegekörper befugt, die Arten des Verkehrs, für welche der Wegekörper nicht bestimmt ist, von demselben, soweit es sein Interesse erheischt, fernzuhalten. Es giebt auch Einschränkungen des öffentlichen Verkehrs in der Weise, daß den Eigenthümer kraft seines Rechts öffentliche Wege, welche durch Wohnplätze führen, während der Nacht oder während der Benutzbarkeit anderer Wege zu sperren befugt ist.[25]) Unvereinbar dagegen mit dem öffentlichen Gebrauch ist ein Recht des Eigenthümers, einen Weg nach seinem Ermessen geschlossen zu halten.[26])

Die verschiedenen Entwürfe einer Wegeordnung enthalten keine Bestimmungen über das Eigenthum an dem Wegekörper. Die Motive zu den vorgelegten Entwürfen[27]) führen aus, es fehle dazu an einem Bedürfniß. In früheren Rechten, nach welchen die Verpflichtung zum Wegebau häufig mit dem Eigenthumsrecht an Grund und Boden zusammenfiel, möge wegen dieses Zusammenhangs die Frage nach dem Eigenthum an dem Wegeterrain von größerem Belang gewesen sein. Die Land- und Heerstraßen seien deshalb, wie das A. L.R. im § 21 Tit. 14 Th. II ausspreche, als ein gemeines Eigenthum des Staates, anderwärts als res publicae oder res extra commercium angesehen. Aber auch dabei sei vornehmlich an das freie Dispositions- oder Aufsichtsrecht der Staatsgewalt gedacht und werde letzteres als die Hauptsache angesehen.[28]) Bei den provinzialständischen Berathungen über Emanation einer Wegeordnung hätten

---

[24]) Wand S. 316.

[25]) S. oben § 1 Note 18.

[26]) R.G. Erk. v. 17. Febr. 1880, in Hartmanns Zeitschr. f. preuß. Recht, Bd. 1 S. 758. Negatorienklage zur Fernhaltung des über den Gemeingebrauch hinausgehenden Verkehrs. R.G. Erk. v. 16. Jan. 1889 (Preuß. Verw.Bl. X S. 273). Recht des Eigenthümers zur Aufstellung von Warnungstafeln O.V.G. v. 9. Jan. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 192) u. v. 3. Dez. 1888 (a. a. O. X S. 269).

[27]) Drucks. d. H.H. 1865 Anl. 11 S. 99, Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 24 S. 90, Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 14 S. 30.

[28]) cf. Art. 358 code Civil u. die Plenar Entsch. des Ober-Tribunals vom 7. Febr. 1848 (Entsch. Bd. 16 S. 58 ff.).

sehr ausführliche Erörterungen über das Eigenthumsrecht namentlich auch an den bestehenden Wegen stattgefunden. Die Ansichten hätten sich schon nach der Vielfältigkeit der Gesetze und provinziellen Verhältnisse nothwendig sehr verschieden gestaltet. Es sei klar, daß es über den Zweck der gegenwärtigen Vorlage hinausgehen werde, hiernach streitige und zweifelhafte Rechtsfragen zu entscheiden. Auch für die Zukunft und bei Anlegung neuer Wege werde das öffentliche Interesse nicht berührt, wenn das Eigenthum des Wegeterrains von andern, als den Wegebaupflichtigen in Anspruch genommen werde, die Eigenthumsfrage sei überhaupt in dieser Materie von nicht erheblicher praktischer Bedeutung. Soweit einzelne Regulirungen der Wege u. s. w. auf die Eigenthumsfrage zurückführen oder die unbeschadet des gemeinen Gebrauchs zulässigen Nutzungen und die Berechtigungen hierzu in Frage sind, seien im Einzelnen die erforderlichen Bestimmungen getroffen.

3. Mit dem gemeinen Gebrauch eines Weges ist vereinbar das Bestehen der mannigfaltigsten Rechte. Ein besonderes gesetzliches, nicht mit dem gemeinen Gebrauch zusammenfallendes Recht ist begründet durch die §§ 78—81 I 8 A. L.R., durch welche dem Hauseigenthümer das Recht eingeräumt ist, den Bürgersteig, soweit er das Steinpflaster zu unterhalten hat, unter den im § 78 a. a. O. bestimmten Einschränkungen zu nützen. Die Art der Benutzung, z. B. die Anlage eines Kellerhalses, ist von dem Ermessen der Polizeibehörde abhängig, doch bedarf der Hauseigenthümer keiner Erlaubniß zur Benutzung seitens des Eigenthümers des Straßenkörpers und ist befugt, gegen Dritte zu klagen, welche ihn in dem besonderen Recht zur Benutzung des Straßenkörpers stören.[29])

Mit dem gemeinen Gebrauch eines Weges ist ferner vereinbar das Recht zur Nutzung der Bäume und Böschungen und das Recht, dauernde Anlagen (Verkaufsstände, Telegraphenstangen, Gas- und Wasserleitungen, Eisenbahnübergänge, Durchlässe 2c.) auf einem öffentlichen Wege anzubringen.[30]) Ferner können an einem öffent-

[29]) M.R. v. 28. Okt. 1825 (v. Kamptz Annalen Bd. 9 S. 1059), M.R. v. 28. April 1831 (a. a. O. Bd. 15 S. 398), M.R. v. 28. Nov. 1831 (a. a. O. Bd. 15 S. 798), M.R. v. 23. Juli 1835 (a. a. O. Bd. 19 S. 790), M.R. v. 26. Juli 1839 (J.M.-Bl. S. 279), M.R. v. 22. Sept. 1846 (M.-Bl. S. 61), Dernburg, Lehrb. Bd. 1 S. 452, Koch, Kommentar, O.V.G. E. Bd. 2 S. 395, Bd. 9 S. 212, Aufsatz in der Zeitschrift „Selbstverwaltung" Jahrg. 13 S. 297; Erk. d. R.G. v. 7. Nov. 1881 in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 9 S. 147.

[30]) § 2 Nr. 7, § 7 d. W. Ersitzung. Erk. d. R.G. v. 16. Febr. 1887 (Preuß. Verw.-Bl. VIII S. 237).

lichen Wege privatrechtlich verfolgbare Servituten bestehen.[31]) Es kann der angrenzende Besitzer das Recht besitzen, von seinem Grundstück Wasser in den Straßengraben zu leiten.[32]) Es kann an einem öffentlichen Fußweg eine Servitut in der Art begründet sein, daß ein Dritter den Weg auch zum Reiten benutzen darf[33]) u. s. w. Es kann sogar an dem Straßenkörper ein Pfandrecht konstituirt werden; die Durchführung desselben im Wege der Subhastation ist jedoch nach dem vorangeschickten Grundsatz rechtlich unmöglich, so lange die Oeffentlichkeit des Weges besteht.[34])

Privatrechtliche Abmachungen, aus denen Rechte auf das Wegeterrain entstanden sind, müssen der Regel nach von der Polizeibehörde respektirt werden, wenn solche bei oder vor Anlegung der öffentlichen Straßen getroffen sind.[35]) Insbesondere kann eine Gemeinde nicht durch unberechtigte Verwendung und Bestimmung eines Grundstücks zum öffentlichen Gebrauch sich bestehender Verpflichtungen entziehen, vielmehr können solche im Rechtswege geltend gemacht werden.[36]) Dagegen können an einem bestehenden öffentlichen Wege Servituten ohne Zustimmung der Polizeibehörde nicht erworben werden, da die öffentlich-rechtliche Verfügungsgewalt der Polizeibehörden über die öffentlichen Wege nicht Gegenstand des bürgerlichen Verkehrs ist.[37])

Es ist endlich die Frage zu erörtern, in wieweit neben dem nach § 7 II 15 A. L.-R. begründeten Recht des Publikums zum Gebrauch der öffentlichen Wege und neben dem oben erwähnten besonderen Recht zur Benutzung des Bürgersteiges ein privatrechtlich verfolgbares Recht zum Gebrauch der Wege bestehen kann.

Nach gemeinem Recht ist das Recht zum Gebrauch eines Weges, obgleich publizistischer Natur, auch privatrechtlich durch ein den interessirten Personen zustehendes, auf Abwehr von Störungen und Behinderungen, Wiederherstellung des früheren Zustandes und

---

[31]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 212. O.V.G. Erk. v. 9. Juni 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 24).

[32]) Ein allgemeines Recht, des angrenzenden Besitzers, den Straßengraben zur Entwässerung seines Grundstücks zu benutzen, besteht nicht, da der Weg mit Zubehör außerhalb des Verkehrs steht (s. oben § 3 Nr. 8 d. W.). S. 55. Im Geltungsbereich des französischen Rechtes ist die Frage streitig, vgl. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz S. 170.

[33]) Striethorst, Arch. Bd. 39 S. 239 Nr. 57.

[34]) R.G. E. Bd. 4 S. 279.

[35]) O.V.G. E. v. 13. März 1886 im Preuß. Verw.-Bl. VII S. 288.

[36]) R.G. Erk. vom 27. Nov. 1885 im Preuß. Verw.-Bl. VII S. 167.

[37]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 218.

Schadensersatz gerichtetes Klagerecht geschützt. Dies privatrechtlich geschützte Recht erlischt aber mit der Einziehung des Weges.[38]) Im preußischen Recht gelten diese Grundsätze nicht; wohl aber kann eine Straße, wie erwähnt, Gegenstand dinglicher Privatrechte sein. Wenn eine solche Befugniß, wie z. B. ein Wegeservitut an einem öffentlichen Wege, mit der Befugniß des Publikums zu dessen Benutzung zusammenfällt, so alterirt das ihren privatrechtlichen Charakter nicht. Als eine solche durch stillschweigenden Vertrag begründete Servitut ist von dem Reichsgericht in Uebereinstimmung mit der französischen Judikatur und der gemeinrechtlichen Rechtsprechung[39]) auch im Gebiet des A. L.-R. das Recht der Hausbesitzer auf den Gebrauch der vorübergehenden Straße aufgefaßt und deshalb ein Entschädigungsanspruch als begründet erachtet worden, nachdem durch Schüttung einer Rampe der Fahrdamm einer Straße zu einem schmalen Streifen eingeengt worden war.[40]) Bei anderen als städtischen Straßen besteht ein solches privatrechtliches Verhältniß zwischen dem Anlieger und dem Eigenthümer des Straßenkörpers nicht. Der Anlieger hat daher, wenn ein öffentlicher Weg eingezogen, eine Chaussee oder Landstraße tiefer gelegt wird, kein Klagerecht auf Untersagung oder Schadensersatz wegen Beeinträchtigung des Gebrauchs eines öffentlichen Weges.[41]) Führt eine Chaussee oder Landstraße durch eine Stadt, so bedarf es zur Begründung des Entschädigungsanspruchs wegen des entzogenen Gebrauchs der Feststellung, daß die Straße vor Anlage der Chaussee oder Landstraße bestanden hat.[42])

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1877/78 hatte vorgesehen, daß der Wegebaupflichtige die Abtretung von Nutzungs- und sonstigen Rechten gegen Entschädigung zu fordern berechtigt sein sollte, sofern das Bestehenbleiben einer ordnungsmäßigen Wegeunterhaltung nachtheilig wäre.[43]) Die Kommission erwog, unter Billigung dieses Grundsatzes, daß derartige Rechte nicht nur der geordneten Wege-

---

38) R.G. E. Bd. 1 S. 155, Bd. 6 S. 159, Erk. d. R.G. vom 6. April 1888 (Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 9 S. 353).

39) Seufferts Arch. Bd. 7 Nr. 184, Bd. 18 Nr. 144, Bd. 22 Nr. 144.

40) R.G. E. Bd. 7 S. 213 (vergl. Striethorst, Arch. Bd. 62 S. 276, O.T. E. Bd. 72 S. 1), R G. E. Bd. 10 S. 271, Dernburg, Privatrecht Bd. 1 S. 656, Abs. 4 § 257.

41) R.G. E. Bd. 3 S. 171, Bd. 7 S. 172, Gruchots Beiträge Bd. 25 S. 1049.

42) Erk. d. R.G. v. 30. Nov. 1887 (Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 9 S. 159).

43) Drucks. des Abg.H. 1877/78 Nr. 14 § 11 S. 5 u. 30, vergl. § 105 des hannov. Ges. v. 20. Juni 1851.

unterhaltung, sondern auch dem öffentlichen Verkehr hinderlich sein können, sofern sie Verbreiterungen, Anlegungen oder Gradelegungen von Wegen erschweren. Es würde daher den Wegebaupflichtigen das Recht, die Abtretung von Nutzungsrechten zu fordern, auch in dem Falle eingeräumt, wenn das öffentliche Interesse dies erfordert.[44])

Das preußische Recht enthält keine speziellen Bestimmungen, wie sie von der Kommission des Abgeordneten-Hauses beschlossen worden sind, doch ergiebt sich aus allgemeinen Gesetzen, daß die Aufhebung solcher Nutzungsrechte gegen den Willen des Berechtigten in einzelnen Fällen erzwungen werden kann. Wenn die Wegepolizeibehörde die Verbreiterung oder Verlegung eines Weges fordert und hierzu Land, auf welchem ein Nutzungsrecht ruht, erforderlich ist, so kann in gleicher Weise, wie bei der Enteignung von Land, auch die Aufhebung der Nutzungsrechte im Wege des Enteignungsverfahrens gefordert werden.

---

§ 9.

Privatrechte Dritter gegen den Wegebaupflichtigen und die Wegepolizeibehörde.

1. Veränderungen des Wegekörpers. 2. Veränderungen der Vorfluth. 3. Vernachlässigung der Wegebaupflicht. 4. Regreßansprüche gegen die Wegepolizeibehörde.

1. Es entsteht die Frage, ob bei Veränderungen des Straßenkörpers, welche die anliegenden Grundstücke benachtheiligen, die Besitzer — abgesehen von dem Recht der Hausbesitzer zum Gebrauch der Straße[1]) — nach den Grundsätzen des Nachbarrechts ein Klagerecht, bezw. einen Entschädigungsanspruch haben. Nach den allgemeinen Grundsätzen, wonach denjenigen, welche durch eine polizeiliche Verfügung betroffen werden, ein Klagerecht zusteht, auch wenn die polizeiliche Verfügung nicht unmittelbar an dieselben gerichtet ist,[2]) können die anliegenden Besitzer gegen eine polizeiliche Anordnung, durch welche eine ihnen nachtheilige Veränderung des Straßenkörpers angeordnet wird, Klage oder Beschwerde erheben. Die gerichtliche Klage gegen den Wegebaupflichtigen wegen Ver-

---

44) a. a. O. Nr. 181 S. 10 u. 56.

1) S. § 8 Nr. 3 d. W.

2) O.V.G. E. I S. 330, III S. 222, V S. 412, VII S. 312, v. Brauchitsch, Verwaltungsges. Bd. I Note 215 zu § 127 L.V.G.

letzung der Vorschriften des Nachbarrechts[3]) auf Wiederherstellung des früheren Zustandes, bezw. auf Beseitigung der nachtheiligen Veränderungen steht ihnen jedoch nicht zu, weil die öffentlichen Wege außerhalb des bürgerlichen Verkehres stehen und die Anwendung der privatrechtlichen Grundsätze des Nachbarrechts mit den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs kollidiren würde. Wohl aber ist nach den allgemeinen Grundsätzen der §§ 74, 75 Einl. und §§ 29—31 I 8 A. L. R. eine Entschädigungsforderung wegen jeder Beeinträchtigung des nachbarlichen Eigenthums gegen den Wegebaupflichtigen nach Maßgabe der Grundsätze des Nachbarrechts zulässig, da die Verletzung des Nachbarrechts im Interesse des Wegebaupflichtigen erfolgt und die Geltendmachung solcher Ansprüche das öffentliche Recht überhaupt nicht berührt.[4]) Es ist daher beispielsweise ein Entschädigungsanspruch gegen eine Stadtgemeinde zulässig, welche eine Straße im öffentlichen Interesse erhöht oder erniedrigt hat und dabei nicht innerhalb der dem Eigenthümer in dem § 185 I 8 A. L. R. gezogenen Schranken geblieben ist.[5])

---

[3]) §§ 102—191, I 8 A. L R. Förster, Preuß. Privatrecht Bd. III § 170, 171.

[4]) O.T. E. Bd. 20 S. 3, Bd. 43 S. 23, Bd. 53 S. 31, Bd. 56 S. 19, Strieth., Arch. Bd. 1 S. 320, Bd. 6 S. 220, Bd. 34 S. 180, Bd. 37 S. 99, Bd. 75 S. 217.

[5]) Strieth., Arch. Bd. 11 S. 164. R.G. E. v. 19. Mai 1886 (Preuß. Verw.Bl. X S. 81). Andrerseits ist eine Pflicht des Fiskus als Eigenthümer einer Straße aus gleicher Veranlassung verneint durch O.T. E. v. 14. Juli 1863, Entsch. Bd. 49 S. 91. Nach der französischen Judikatur werden Entschädigungsansprüche in Folge von Wegebauten anerkannt wegen Minderung der Festigkeit eines Hauses, wegen Unterdrückung einer Straße zum Nachtheile des Ausganges der Angrenzer der Straße, wegen Erhöhung der Straße und der dadurch verursachten Verdeckung des Hauses, wegen Beeinträchtigung in der Aussicht und im Ausgange auf die Straße, für Abänderung von Schwellen an Häusern bei Tieferlegung der Straße, ferner wenn einem Hause durch Erhöhung der Straße Luft und Licht entzogen oder wenn dasselbe unbewohnbar werden sollte, endlich wenn auf der Straße Vorrichtungen angebracht oder Pflanzungen vorgenommen werden, die den Angrenzer des Lichts oder des Zuganges zur Straße berauben (Wand, die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz S. 205). Nach der französischen Judikatur hat sich ferner auf Grund des Art. 1382 des Civilgesetzbuchs der Satz herausgebildet, daß nur derjenige Schaden vergütet wird, welcher einer Person oder einem Gegenstande selbst und unmittelbar zugefügt ist. Ein Wirth erhält hiernach keine Entschädigung dafür, daß er seine Kunden verliert aus Anlaß der Ausführung oder der Unterbrechung der Arbeit an einer an dem Wirthshause vorbeiführenden Straße (Wand a. a. O. S. 291). Ebenso ist von dem Landgericht Mannheim ein Schadensersatzanspruch verneint, wegen der durch Anlage einer Pferdebahn herbeigeführten Geschäftserschwerung, Verminderung der Kundschaft und Werthsverminderung des Hauses (Preuß. Verw. Bl. Bd. 8 S. 388). Das R.G. hat Entschädigungsansprüche abgewiesen, welche darauf ge-

2. Es ist ferner zu prüfen, welche Grundsätze zur Anwendung kommen, wenn durch Wegebauten die Vorfluthsverhältnisse der ober- und unterhalb angrenzenden Besitzer in nachtheiliger Weise verändert werden. Wird durch eine Erhöhung des Wegekörpers dem oberhalb liegenden Grundstück die Vorfluth abgeschnitten, so ist die Polizeibehörde berechtigt, die zur Ausgleichung der kollidirenden Interessen des Wegebaues und der Vorfluth erforderlichen Anordnungen zu treffen; eventuell steht dem Angrenzer frei, gemäß §§ 15 ff. des Vorfluthsediktes vom 15. November 1811 gegen den Wegebaupflichtigen auf Beschaffung von Vorfluth zu klagen. Die nach § 68 des Zust. Ges. zuständigen Behörden sind ebenso berechtigt wie verpflichtet, in dem hier geordneten Verfahren die öffentlich-rechtlichen Interessen des Verkehrs zu berücksichtigen.

Werden bei dem Wegebau Arbeiten vorgenommen, durch welche der natürliche Wasserlauf zum Nachtheil des unteren abwärts gelegenen Grundstücks verändert wird, so ist der unterhalb liegende Besitzer nicht befugt, sein Grundstück nach Maßgabe der §§ 102 ff. I 8 A. L. R.[6]) gegen das zulaufende Wasser zu decken, da die öffentlichen Wege dem privatrechtlichen Verkehr entzogen sind und der angrenzende Besitzer daher nicht berechtigt ist, dieselben (durch Rückstau von Wasser) zu sperren oder die Sicherheit des Verkehrs zu beeinträchtigen. Dem angrenzenden Besitzer steht in solchem Falle lediglich eine Entschädigungsforderung gegen den Wegebaupflichtigen zu.[7])

3. Wenn in Folge der mangelhaften Beschaffenheit von Wegen und Brücken Schaden entsteht, also namentlich, wenn Wagen und Pferde aus diesem Grunde beschädigt oder zu Grunde gerichtet werden, so haftet der Wegebaupflichtige für den entstehenden

---

gründet waren, daß durch das störende Geräusch der Rammarbeiten bei dem Bau einer Brücke, durch Versperrung der Aussicht vor und nach einem Hotel durch eine Bausäule eine Mindereinnahme von Miethen der Läden in dem Hotel und in der Restaurationswirthschaft eingetreten sei, und zwar aus der Erwägung, die Vortheile, welche für die Anlieger an Straßen des öffentlichen Verkehrs durch die Lage erwachsen, seien durch die Erhaltung solcher Straßen in einem für den Verkehr erforderlichen Zustand bedingt, die hieraus erwachsenden Nachtheile könnten deshalb nicht Entschädigungsansprüche begründen. Erk. vom 14. Mai 1887 im Preuß. Verw. Bl., Jahrg. 8 S. 349.

[6]) Vergl. Nieberding, Wasserrecht S. 53 ff.

[7]) Die gleichen Grundsätze gelten im französischen Recht, Wand a. a. O. S. 171. Bezüglich der Pflicht des Wegebaupflichtigen zur Entwässerung des Weges s. oben § 3 Nr. 8 d. W. S. 55.

Schaden,[8]) sofern der Schaden nicht durch Zufall entstanden ist. Es ergiebt sich dies aus § 26 I 6 A. L. R.:

> Insonderheit muß der, welcher ein auf Schadenverhütungen abzielendes Polizeigesetz vernachlässigt, für allen Schaden, welcher durch die Beobachtung des Gesetzes hätte vermieden werden können, ebenso haften, als wenn derselbe aus seiner Handlung unmittelbar entstanden wäre.

Ein solches Polizeigesetz waren die §§ 771, 772 II 20 A. L. R., welche verordneten,

> daß, wenn Jemand die ihm obliegende Unterhaltung öffentlicher Gebäude, Wege, Brücken u. s. w. vernachlässigt, nicht nur die nöthige Reparatur auf seine Kosten durch die Obrigkeit veranlaßt werden kann, sondern er auch Strafe verwirke.

Aehnliche Polizeigesetze sind ferner die provinziellen Wegeordnungen, welche die Erhaltung der Wege und Brücken im Interesse der öffentlichen Sicherheit vorschreiben, sowie die Bestimmungen des § 366 Nr. 3, 5, 9, 10 und § 367 Nr. 12, 14 des R.St.G.B. Außer diesen allgemeinen Bestimmungen verordnen im speziellen die §§ 138—140 II 15 A. L.R.

> § 138. Jeder Privatinhaber einer Zoll-, Brücken-, Fähre- oder Wegegelds-Gerechtigkeit ist schuldig, die Straßen, Wege, Fähren und Brücken innerhalb des ihm angewiesenen Distrikts auf eigene Kosten in sicherem und tauglichem Zustande zu erhalten.
>
> § 139. Für allen Schaden, der den Reisenden aus der Unterlassung dieser Pflicht entsteht, muß der Zoll- oder Brückengelds-Berechtigte haften.
>
> § 140. Doch kann ihm ein Schaden, welcher durch bloßen Zufall oder durch eigene Schuld und Unvorsichtigkeit der Reisenden entstanden ist, nicht zugerechnet werden.

Streitig ist, inwieweit Städte und Landgemeinden für den durch die schlechte Beschaffenheit der Wege und Brücken entstehenden Schaden haften.

---

[8]) R.G. E. Bd. 7 S. 283. Nach französischem Recht ist eine Haftung für Schäden dann begründet, wenn der Zustand der Straße in Folge von Mängeln, die nicht Jedermann sogleich in die Augen fallen (z. B. schadhafte Brücken, Dämme und sonstige Kunstbauten) den nicht gewarnten Passanten Schaden bringt. Der Mangel an Sicherheitsgebäuden oder ähnlichen Vorrichtungen bei Straßen mit hohen Dämmen oder an steilen Bergabhängen giebt indessen kein Recht auf Entschädigung. Wand S. 296.

Korporationen können Handlungen in der Regel nur durch ihre Repräsentanten und Beamten vornehmen; dieselben stehen zu ihnen nach der Vorschrift der §§ 132 und 151 II 6 A. L. R. in dem Verhältnisse eines Bevollmächtigten resp. Verwalters. Nach dem § 152 I 13 A. L. R. und den §§ 50—53 tritt aber eine Verhaftung des Auftragenden, für den durch den Beauftragten einem Dritten zugefügten Schaden, nur ein, wenn entweder der Auftrag selbst unerlaubt war oder der Machtgeber sich bei der Auswahl des Bevollmächtigten ein grobes oder mäßiges Versehen hat zu Schulden kommen lassen.

Aus diesen Rechtsgrundsätzen würde folgen, daß juristische Personen in dem in Rede stehenden Falle in der Regel nicht haftbar gemacht werden können. Dieser Ansicht ist auch Koch,[9]) da Korporationen den völlig willenlosen Personen juristisch gleich ständen und jedes Versehens unfähig seien.

Das Obertribunal hat indessen durch Plenarbeschluß vom 21. Juni 1847[10]) die Kommunen für haftbar erklärt, und zwar aus der Erwägung: die §§ 138—140 a. a. O. lauteten allgemein und unbeschränkt; daß namentlich unter dem im § 138 erwähnten „Privatinhaber" ganz eigentlich auch Kommunen haben mit begriffen werden sollen, gehe aus der Fassung der §§ 26 und 29 II 14 A. L. R. hervor, wo es heißt: Die einzelnen Nutzungsrechte (des Staatseigenthums) oder die niederen Regalien können von Privatpersonen und Kommunen erworben und besessen werden". Es wird ferner ausgeführt, der Grund der unmittelbaren Verhaftung der zur Unterhaltung Verpflichteten sei offenbar die Beförderung der Sicherheit des Publikums.

Bezüglich der Landstraßen tritt eine Verhaftung des Fiskus für den aus der Unterlassung seiner Pflichten entstandenem Schaden unzweifelhaft nicht ein; vielmehr kann der Beschädigte nur seinen Regreß an die fiskalischen Beamten nehmen.[11]) Es folgt dies aus § 12 II 15 A. L. R., welcher verordnet:

> Für den aus Unterlassung dieser Pflicht (zc. zur Unterhaltung der Landstraßen) entstandenen Schaden sind diejenigen, welche bei der vom Staate ihnen aufgetragenen

[9]) Kommentar zu §. 26 I 6 A.L.R. Note 16.

[10]) O.T. E. Bd. 14 S. 92, Striethorst, Arch. Bd. 77 S. 103 vgl. R.G. E. Bd. 6 S. 209 Bd. 17 S. 107. Erk. d. R.G. v. 14. Juni 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 149 u. v. 24. Jan. 1888 (a. a. O. S. 150).

[11]) Anders im Geltungsgebiet des französischen Rechts; Hier haftet der Staat. R.G. E. Bd. 7 S. 288.

Sorge dafür sich eines groben oder mäßigen Versehens schuldig gemacht haben, verantwortlich.

Der Gesetzrevisor äußert zu diesem Paragraphen:

„Die Bestimmung dieses §, daß Derjenige, welcher durch die vernachlässigte Instandhaltung der Landstraßen in Schaden gesetzt wird, sich dieserhalb an den Wegebau-Beamten und nicht an den Fiskus halten könne, ist ein Korrelat aus den allgemeinen Grundsätzen im Th. II Tit. 10 §§ 89—91 und 127—145, wonach der Staat die Amtsversehen seiner Beamten gegen dritte Personen nicht vertritt, sondern diesen nur einen Regreßanspruch gegen die Beamten verstattet. Dieser Grundsatz beruht darauf, daß der Staat seinen Verpflichtungen genügt, wenn er die erforderlichen Beamten, mit der gehörigen Qualifikation ausgerüstet, anstellt und ihnen die zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten nöthigen Mittel anweist; daß Beides der Fall sei, muß in jedem wohlgeordneten Staate vermuthet werden."[12])

Der Eisenbahnfiskus haftet für den aus der mangelhaften Beschaffenheit der Eisenbahn-Zufuhrwege entstehenden Schaden. Die Verpflichtung folgt aus dem durch den Transportvertrag begründeten Rechtsverhältniß. Derselbe umfaßt die Verpflichtung, dem Reisenden einen zweckentsprechenden Ausgang aus dem der Eisenbahngesellschaft gehörigen Bahnhof zu gewähren.[13])

4. Endlich können auch privatrechtliche Entschädigungsforderungen gegen die Wegepolizeibehörde geltend gemacht werden, wenn durch die Ausführung einer rechtsirrthümlich erlassenen, im Verwaltungsstreitverfahren aufgehobenen Entscheidung Schaden entstanden ist.[14]) Die Entscheidungen der Verwaltungsgerichte, durch welche polizeiliche Verfügungen aufgehoben werden, haben jedoch im Sinne des Gesetzes vom 11. Mai 1842 lediglich die Bedeutung von Entschließungen der Aufsichtsbehörden; sie präjudiziren daher nicht den Entscheidungen über Konflikte auf Grund des Gesetzes vom 13. Februar 1854.[15])

---

[12]) Gesetzrev. Pens. XII. Motive S. 175, O.T. E. Bd. 2 S. 119 ff., Bd. 14 S. 100, v. Rönne, Ergänzungen des allg. Landrechts zu §§ 89—91 Bd. 4 S. 51, Behrends Zeitschr. Note 4 S. 57.

[13]) Erk. d. R.G. v. 27. Jan. 1887 (Preuß. Verw.-Bl. VIII S. 326).

[14]) § 6 Ges. v. 11. Mai 1842, (G.S. S. 192) §. 131 L.V.G., Vgl. Erk. d. Gerichtshofes zur Entsch. d. Komp.-Konfl. vom 17. Juni 1874, M.Bl. S. 204, O.V.G. E. Bd. 5 S. 249, Bd. 8 S. 413 ff., Bd. 9 S. 186, R.G. E. Bd. 20 S. 295.

[15]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 415.

§ 10.

Entbehrliche Wegetheile.

1. Verfügung über Landstraßentheile. 2. Verfügung über Theile der Kommunikationswege. 3. Auflassung. 4. Entwürfe einer Wegeordnung.

Bei der Anlegung von Chausseen und Wegen oder bei der Verlegung von Wegen werden in der Regel Theile alter Wege entbehrlich. Es fragt sich, wem dieselben gehören und wie mit ihnen zu verfahren ist.

Das A. L. R. bestimmt in den §§ 18 und 19 tit. 15 Th. II daß ein jeder den zur Anlegung, Verbreiterung oder graden Führung von Dammstraßen erforderlichen Boden dem Staate gegen Entschädigung zu überlassen verbunden sei, und fährt dann fort:

> § 20. Zu dieser Entschädigung ist der Staat denjenigen Boden, oder dessen Werth, vorzüglich anzuwenden berechtigt, welcher dadurch gewonnen wird, daß die neue Dammstraße nicht die ganze Breite des bisher gewöhnlichen Weges erfordert, oder daß durch die geradere Führung der Dammstraße ein Theil des bisherigen Weges liegen bleibt.
>
> § 21. Doch kann über solche Ersparnisse des Bodens, die auf einer Feldmark sich befinden, nur zu Entschädigungen für Grundbesitzer in eben der Feldmark verfügt werden.
>
> § 22. Auch bleiben Demjenigen, welcher nachweisen kann, daß der ersparte Boden zu seinem Eigenthum gehöre und nur mißbrauchsweise zu dem ehemaligen Wege gezogen worden, seine Rechte darauf vorbehalten.

Es fragt sich, ob die Bestimmungen der §§ 20 ff II 15 A. L.R. nur auf fiskalische Landstraßen oder auf alle öffentlichen Kommunikationswege Anwendung finden. In einer Entscheidung des Appellationsgerichts zu Magdeburg[1]) wird letzteres aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen gefolgert nnd zwar mit folgender Begründung: „Der Staat sei vermöge seines Hoheitsrechts befugt, öffentliche Landstraßen und Chausseen neu anzulegen, oder zu verändern und den dazu erforderlichen Boden den Grundbesitzern gegen Entschädigung zu enteignen. Erbaue er die Chausseen auf einem öffentlichen bereits vorhandenen Kommunikationswege, so werde Niemand beeinträchtigt. Das Publikum erhalte im Gegentheil einen, der Regel nach bessern

---

[1]) Gruchot, Beiträge Bd. 15 S. 598.

Weg und die anliegenden Gemeinden würden von der Unterhaltungspflicht, soweit sie ihnen nicht etwa auch bei Landstraßen obliegt, befreit. Decken sich die fiskalische Straße und der bisherige Kommunikationsweg nicht vollständig, so habe der Staat die Besitzer des zu dem neuen Straßenzuge erforderlichen Terrains aus den nicht verwendeten Theilen des bisherigen Weges, event. in anderer Weise, zu entschädigen, das liege in der Natur der Sache. Wie der Kommunikationsweg bisher dem öffentlichen Nutzen gedient habe, so sei er auch jetzt im öffentlichen Interesse zu der, für das neu erworbene Terrain zu leistenden Entschädigung zu verwenden. Fiele er den Gemeinden oder Anliegern zu, so würden sich diese mit dem Schaden des Fiskus bereichern. Der § 20 a. a. O. bediene sich zur Bezeichnung des früheren Weges der Ausdrücke „bisher gewöhnlicher Weg, bisheriger Weg" nicht des Wortes „Land oder Heerstraße". Auch die Worte in § 17 a. a. O.

> Bei der Anlegung von Chausseen statt ordinärer Landstraßen ꝛc.

wollen nur besagen:

> wenn nicht eine ordinäre Langstraße, sondern eine Chaussee angelegt wird,

nicht aber:

> wenn eine ordinäre Landstraße in eine Chaussee verwandelt wird.

Es fehle an jedem Grunde, weshalb das Gesetz das Enteignungsrecht (§ 18) auf solche Chausseen, die an Stelle von Landstraßen angelegt werden, beschränkt hätte. Grade bei den neu angelegten Chausseen finde die Enteignung ihre ausgedehnteste Anwendung. Ferner würde auch der § 20, wenn man unter dem dort gedachten „bisherigen Wege" nur Landstraßen verstehen wollte, etwas Ueberflüssiges enthalten; denn die Berechtigung des Staates, über die Landstraßen zu verfügen, folge schon aus den einleitenden allgemeinen Paragraphen des Titels. Endlich gälten für einen analogen Fall gleiche Grundsätze. Der Staat habe über das verlassene Flußbett eines Stromes, dem er in Folge Durchstichs einen andern Lauf gegeben habe, ein gleiches Verfügungsrecht (§ 70 II 14 A. L.R.), obgleich das Flußbett nicht Gegenstand seines besonderen Eigenthums sei (Entsch. Bd. 45 S. 351, Bd. 42 S. 54, Gruchot Beitr. Bd. 8 S. 209)."

Das Königliche Obertribunal hat dagegen in einer andern

Prozeßsache[2]) entschieden, daß der Staat, der eine Chaussee anlegt, nur berechtigt ist, die bisherigen fiskalischen Wege, nicht aber auch fremde (öffentliche oder Privat=) Wege zu der im § 20 gedachten Entschädigung zu verwenden. Die Gründe sind folgende:

„Der § 20 giebt dem Staat das Wahlrecht, zu der im § 19 bezeichneten Entschädigung statt der Geldzahlung bisheriges Wegeterrain zu überweisen, legt ihm also nur eine alternative Verpflichtung auf. Hieraus folgt aber nicht, daß ihm zugleich ein Verfügungsrecht über bisheriges fremdes Wegeterrain zugestanden wäre; denn die Bestimmung über den Inhalt einer Verpflichtung und die Einräumung eines Verfügungsrechts sind wesentlich verschieden und an sich ohne Zusammenhang. Um den Staat zur Verfügung über fremdes Wegeterrain zu berechtigen, hätte es daher noch einer besonderen Bestimmung bedurft, welche in dem § 20 nicht zu finden ist. Die Ausübung des ihm zugestandenen Wahlrechts ist hiermit immer an die selbstverständliche Voraussetzung geknüpft, daß es sich um das Terrain bisheriger fiskalischer Wege handelt.

Zu diesem Ergebniß führen auch folgende Erwägungen. Der erste Abschnitt des 15. Titels Th. II A. L.R. handelt von Land= und Heerstraßen, d. h. öffentlichen fiskalischen Straßen (vergl. § 21 II 14 A. L.R.), und unterscheidet nach § 17 ff. zwei Klassen derselben: Chausseen oder Dammstraßen und ordinäre Landstraßen. Dabei wird der Ausdruck „Wege" regelmäßig (namentlich in den §§ 1, 13, 16, 17, 23, 25, 32 und 33) in dem engeren Sinne gebraucht, daß nur jene Straßen darunter verstanden sind. Auch in den Schlußworten des § 20 kommt der Ausdruck „Wege" in demselben Sinne vor; denn wenn hier bei der Gradeführung einer Dammstraße von dem theilweisen Liegenbleiben des bisherigen Weges die Rede ist, so kann darunter eben nur die bisherige Dammstraße selbst verstanden werden. Unter diesen Umständen erscheint aber die Annahme als gerechtfertigt, daß der Ausdruck „Weg" auch in den unmittelbar vorhergehenden Worten nur eine öffentliche fiskalische Straße bezeichnen soll, und zwar muß, wenn der § 20 hier bestimmt, daß zur Entschädigung der Boden verwandt werden kann, welcher dadurch gewonnen wird, daß eine neue Dammstraße nicht die ganze Breite des „bisher gewöhnlichen Weges" erfordert, unter dem letzteren (im Gegensatz zu der gleich danach nur als „bisheriger" Weg bezeichneten Dammstraße) offenbar eine ordinäre Landstraße, welche in eine Dammstraße umgewandelt wird, verstanden werden.

---

[2]) Gruchot, Beiträge Bd. 19 S. 865.

Nach § 20 ist daher zum Zwecke der Entschädigung nur die Verwendung des Terrains bisheriger Dammstraßen und ordinärer Landstraßen, mit anderen Worten, der öffentlichen fiskalischen Straßen zulässig. Auch konnte derselbe das Terrain bisheriger Kommunikations- oder Vicinalwege nicht wohl im Auge haben, weil das A. L.R. dieselben überhaupt nicht erwähnt."

Die Gründe des Obertribunals sind überzeugend. Insbesondere kann auch dem von dem Appellationsgericht Magdeburg zur Unterstützung der gegentheiligen Auffassung hervorgehobenen Gesichtspunkt, daß die Gemeinden sich durch Einziehung des alten Weges zum Nachtheil des Fiskus bereichern würden, keine entscheidende Bedeutung beigelegt werden, da es dem Fiskus freisteht, die projektirte Chaussee entweder nicht zu bauen oder vor dem Bau von den betheiligten Gemeinden die unentgeltliche Abtretung des alten Weges zu fordern.

§ 20 enthält hiernach etwas selbstverständliches und hat eine Bedeutung nur im Zusammenhang mit der nachfolgenden Verwaltungsvorschrift des § 21, wonach die entbehrlichen Wegetheile nur zu Entschädigungen an Grundbesitzer in derselben Feldmark verwendet werden dürfen.[3]) Wird letztere Vorschrift nicht beachtet und der Wegetheil an einen Grundbesitzer in einer andern Feldmark verkauft, so können die etwa benachtheiligten Grundbesitzer der Feldmark, in welcher der Weg liegt, den Vertrag auf gerichtlichem Wege nicht anfechten, da ihnen nach § 19 a. a. O. lediglich ein Anspruch auf Entschädigung für das zu dem neuen Wege abgetretene Land zusteht.

2. Wem die entbehrlichen Wegetheile zufallen, wenn die Wegepolizeibehörde die Einziehung eines Kommunikationsweges angeordnet hat oder durch Verlegung eines Weges Theile entbehrlich geworden sind, ergiebt sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Wie oben[4]) ausgeführt worden, schließt die Oeffentlichkeit eines Weges das Bestehen eines Eigenthums am Wegekörper nicht aus.

---

[3]) Ebenso ist in Bezug auf den Verkauf entbehrlicher, zum Grundgebiet der früheren Staatschausseen gehöriger Grundstücke die Verwaltungsvorschrift erlassen, daß zunächst den angrenzenden Besitzern das Anerbieten gemacht werden soll, die entbehrlichen Parzellen entweder gegen Entrichtung des auf Grund des früheren Verkaufspreises zu ermittelnden Werthbetrages oder des sonstigen Taxwerthes zu übernehmen und daß erst nach erfolgter Ablehnung die öffentliche Versteigerung einzuleiten ist. M.R. v. 29. April 1837 (von Rönne, Wegepolizei S. 287), M.Bl. v. 29. Jan. 1840 (M.Bl. S. 27).

[4]) § 8 d. W.

Mit der Aufhebung der Oeffentlichkeit treten die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse wieder in Wirksamkeit.

Es muß daher in jedem einzelnen Falle untersucht werden, welche Privatrechte an dem Wegekörper bestehen; hat nachweislich ein angrenzender Grundbesitzer den Weg für den öffentlichen Verkehr eingeräumt, so tritt die freie Verfügung des letzteren wieder ein. Ist der Weg bei Gelegenheit einer Gemeinheitstheilung ausgeworfen worden, so fällt er an die Rechtsnachfolger der früheren Separationsinteressenten zurück, sofern nicht etwa in dem Separationsrezesse gesagt ist, daß das Eigenthum an den Wegekörper der politischen Gemeinde zufallen soll.

Ein Wegetheil tritt in den freien Verkehr zurück, wenn seine Eigenschaft als öffentlicher Weg aufgehoben worden ist. Es kann daher über einen entbehrlichen Wegetheil nicht früher disponirt werden, als bis durch Ausspruch der zuständigen Polizeibehörde in dem durch § 57 des Zuständigkeitsgesetzes geordneten Verfahren die Einziehung des öffentlichen Weges oder Wegetheiles verfügt worden ist.

3. Nach der neueren Gesetzgebung kann Grundeigenthum nur durch Auflassung erworben werden. Es ist daher zur Herbeiführung der Auflassung von Wegetheilen ein besonderes Verfahren nöthig. Zunächst muß für die Wegetheile ein neues Grundbuchblatt angelegt werden,[5]) die Anlegung erfolgt bei Theilen fiskalischer Landstraßen auf Grund einer Bescheinigung des Landraths, daß die Parzelle sich seit 44 Jahren im Besitz des Fiskus befindet,[6]) und auf Antrag des Regierungspräsidenten.[7]) Bei Kommunikationswegen erfolgt die Anlegung auf Grund einer Bescheinigung des Landraths oder des Gemeindevorstehers, daß die Parzelle sich seit 44 Jahren im Besitz der Gemeinde befindet, und auf Antrag des Gemeindevorstehers. Zum Verkauf von fiskalischen Wegeparzellen ist eine Kabinetsordre erforderlich. Parzellen, welche die Größe eines halben Morgens nicht erreichen, ist der Finanzminister zu veräußern befugt.[8]) Zum Verkauf von Theilen von Gemeindewegen ist ein Gemeindebeschluß, ein auf Grund desselben von dem Gemeindevorsteher und den beiden Schöppen unterschriebener und mit dem Amtssiegel unterstempelter

[5]) § 2 G.B.O. v. 5. Mai 1872.

[6]) § 135 a. a. O.

[7]) § 18 Ges. über d. allg. L.V. v. 30. Juli 1883. Reg.-Instruktion v. 23. Okt. 1817 § 2 Nr. 12.

[8]) Kab.O. v. 3. Juni 1840 (M.Bl. 1840 S. 27).

Vertrag, sowie eine in denselben Formen ausgestellte Vollmacht zur Ertheilung der Auflassung erforderlich;[9]) die Veräußerung und Auflassung eines Wegetheiles, welcher an die Rechtsnachfolger von Separationsinteressenten zurückgefallen war, konnte nach bisherigem Recht in vielen Fällen überhaupt nicht erfolgen, da hierzu eine oft nicht zu beschaffende Vollmacht erforderlich war, oder die Rechtsnachfolge nicht nachgewiesen werden konnte. Diesem Uebelstande ist durch das Gesetz vom 2. April 1887,[10]) betreffend die durch ein Auseinandersetzungsverfahren begründeten gemeinschaftlichen Angelegenheiten, abgeholfen worden. Das Verfahren ist hiernach Folgendes: Zur Veräußerung eines Wegetheils ist ein Beschluß der Auseinandersetzungsbehörde (Generalkommission) erforderlich (§ 7 a. a. O.), die Auseinandersetzungsbehörde „kann nicht aus eigener Initiative, sondern nur auf Antrag einschreiten (§ 1 a. a. O.), der Antrag kann von Jedem, der ein Interesse an der Sache hat, gestellt werden, also nicht allein von einem Betheiligten, sondern auch von einem Dritten, welcher Ansprüche gegen die Betheiligten erheben will, oder auch von einer Behörde, welche mit der Gesammtheit der Betheiligten aus irgend einem Grunde zu verhandeln hat oder Mißstände wahrnimmt, welche das öffentliche Interesse berühren".[11]) Auf Grund des gestellten Antrages hat die Auseinandersetzungsbehörde in die Bedürfnißfrage einzutreten. Dieselbe ist zu bejahen, wenn die Zuziehung der sämmtlichen einzelnen Betheiligten mit unverhältnißmäßig großem Zeit- und Kostenaufwande verbunden sein würde. Der Antrag ist nach § 3 in geeigneter Weise bekannt zu machen. Die Bekanntmachung über die beabsichtigte Substanzveräußerung ist mit der Bekanntmachung des Antrages zu verbinden. Die Auseinandersetzungsbehörde hat die erhobenen Einsprüche zu prüfen und demnächst die Genehmigung zur Veräußerung durch Beschluß zu ertheilen. Der Beschluß ersetzt die Zustimmung der Betheiligten.[12]) In dem Beschluß ist zugleich die Verwendung der Geldentschädigung zu regeln. Die Ausführung des Beschlusses ist in der Regel dem Gemeindevorstande zu übertragen (§ 2), derselbe untersteht in dieser Beziehung der Kommunalaufsichtsbehörde (§ 6), der Gemeindevorsteher hat auch die Auflassung herbeizuführen (§ 8) und ist im Falle der Säumigkeit oder Pflichtwidrigkeit von der

---

9) § 10 Nr. 1—3 Ges. v. 14. April 1856.

10) G.S. S. 105.

11) Motive zu dem Ges. S. 17.

12) Motive S. 19.

Kommunalaufsichtsbehörde (Landrath) zur Erfüllung seiner Obliegenheiten anzuhalten.

4. Die Entwürfe einer Wegeordnung haben den im § 20 a. a. O. enthaltenen Rechtsgrundsatz weiter entwickelt. So bestimmt § 18 des Entwurfs von 1865:[13])

> Die bei der Regulirung oder Verlegung öffentlicher Fahrwege entbehrlich werdenden Theile des alten Weges fallen, soweit nicht einem Anderen als dem bisher Baupflichtigen Eigenthums- oder Nutzungsrechte daran zustehen, Demjenigen zu, auf dessen Kosten die neue Wegeanlage erfolgt (§ 45);

die Motive bemerken dazu:[14])

„Die Bestimmung des § 18 ist dem § 20 Tit. 15 Th. II A. L.R. entlehnt, stimmt mit den Prinzipien der §§ 69—71 a. a. O. und des § 171 Tit. 9 Th. I daselbst überein und ist schon in die ersten Entwürfe aufgenommen. Rechte dritter Eigenthums-Interessenten werden vollständig gewahrt. Eine Eigenthums-Uebertragung ohne Entschädigung findet daher nur für den Fall statt, daß in Folge der Regulirung oder Verlegung öffentlicher Wege an Stelle des bisherigen baupflichtigen Eigenthümers ein anderer Baupflichtiger tritt. Dies vorausgesetzt, wird jener von einer bisherigen Verpflichtung gänzlich oder theilweise frei und es tritt für ihn im Vergleich zu dem bisherigen faktischen Zustande kein eigentlicher Nachtheil ein, da er bei Fortdauer jener den Wegetheil doch nicht wesentlich hätte nutzen können. Ihm unter diesen Umständen noch eine besondere Entschädigung zuzugestehen, würde unbillig sein."

Ferner bestimmt § 45 a. a. O.:

„Auf diese Entschädigung (sc. für Ueberlassung des erforderlichen Grund und Bodens zur Anlegung, Verlegung, Veränderung und Verbreiterung eines öffentlichen Weges) ist der Eigenthümer die durch die Regulirung oder Verlegung des alten Weges verfügbar werdenden Theile desselben (§ 18), wenn sie mit seinen eigenen Grundstücken in unmittelbarem Zusammenhange stehen, nach dem Taxwerth in Anrechnung zu nehmen verpflichtet. Unter gleicher Voraussetzung sollen solche Wegetheile, soweit sie weder zu Zwecken des Wegebaues, noch zur Entschädigung nach § 44 ge-

---

[13]) Drucks. d. H.H. Nr. 11 S. 64.
[14]) a. a. O. S. 103.

braucht werden, den angrenzenden Grundbesitzern zur Uebernahme für den Taxwerth angeboten werden.

Ob ein solcher Fall vorliegt, bezüglich welche Grundbesitzer und in welchen Antheilen dieselben zur Uebernahme der Wegetheile verpflichtet oder berechtigt sein sollen, bestimmt die Regierung nach Anhörung der Betheiligten durch ein Resolut, welches zugleich den Uebernahmepreis feststellt und die Frist bestimmt, innerhalb welcher die als berechtigt bezeichneten Grundbesitzer bei Verlust ihrer Befugnisse über Ausübung derselben sich zu erklären haben. Gegen das Resolut steht nur demjenigen, welchem der Werth des Grundstücks auf die ihm gebührende Entschädigung angerechnet werden soll, und nur hinsichtlich des Werthes, der Rechtsweg zu. Bis zum Ablauf der in dem Resolut festgesetzten Frist sind die verfügbar gewordenen Wegetheile unveräußerlich.

Die Motive[15]) bemerken hierzu:

„Der § 45 ordnet für gewisse Fälle Natural-Entschädigung an. Es soll der Eigenthümer, welchen die Expropriation trifft, verpflichtet sein, verfügbare Theile des alten Weges, die für ihn nutzbar sind, zum Taxwerth anzunehmen. Auf diese Weise werden jene Wegetheile verwendbar, ohne daß dem Entschädigungsberechtigten ein Nachtheil erwächst. Die §§ 20 ff. Tit. 15 Th. II Allgemeinen Landrechts ordnen Gleiches, sogar in ausgedehnterer Weise bei der Anlegung von fiskalischen Chausseen und Dammstraßen an, und die Provinzialrechte haben vielfach ähnliche Bestimmungen, sehen die Natural-Entschädigung zum Theil als einen Vorzug vor der Geldentschädigung an.[16])

Die Rücksicht, daß nicht Wegetheile, die als solche entbehrlich werden, in unnutzbarer und zerstückelter Lage verbleiben, führt zugleich zu dem weiteren Satze, daß solche den angrenzenden Grund-

---

[15]) a. a. O. S. 108.

[16]) Chausseebau-Edikt in der Kurmark vom 18. April 1792 § XVIII Nr. 2 bis 9; Publikandum vom 13. Nov. 1787, betr. die Obliegenheiten der Unterthanen im Magdeburgischen und Halberstädtischen beim Chausseebau Nr. 2; Hartmann, Provinzialrecht des Fürstenthums Eichsfeld § 396; Sächsisches Straßenbau-Mandat vom 28. April 1781 § 11; Edikt für das Fürstenthum Minden vom 10. Sept. 1735 Nr. 4; Polizei-Ordnung für das Fürstenthum Paderborn von 1655 und Verordnung vom 24. Mai 1753 Nr. III; Edikt vom 25. Juli 1730 wegen der Wegebesserung in Cleve und Mark Nr. 4; Chaussee-Reglement für die Grafschaft Mark vom 31. März 1796 §§ 15, 16; Wegeordnung des Bisthums Osnabrück (Amt Reckenberg) vom 18. Sept. 1703 § 9; Jülich-Bergische Polizei-Ordnung vom 10. Oktober 1554 Nr. 9.

besitzern auf deren Verlangen gegen Taxwerth überlassen werden müssen, auch wenn eine Expropriation nicht statthat. Mag auch der verlassene Weg nur unter Umständen einen andern Kauflustigen als den angrenzenden Grundbesitzer finden, so können doch, wenn solche Fälle eintreten, und indem dann die Adjazenten schmale Streifen fremden Landes zwischen ihren Feldmarken erhalten, Nachtheile daraus erwachsen. Hiernach und auf Vorschlag der Provinzialstände in Preußen, Posen, Brandenburg und Pommern ist der zweite Theil des § 45, welcher zugleich mit Art. 19 des Französischen Gesetzes vom 21. März 1836 übereinstimmt,[17]) aufgenommen.

Die nähere Regulirung für beide gedachte Fälle ist, soweit es zur Ordnung der Sache erforderlich ist, der Regierung übertragen. Der Rechtsweg gegen diese Regulirung soll nur demjenigen zustehen, welcher zur Annahme eines Grundstücks in Anrechnung auf die ihm zukommende Entschädigung verpflichtet wird, und auch diesem nur in Betreff der Höhe der Entschädigung. Im Uebrigen sind die Anordnungen der Regierung wesentlich administrativer Natur und müssen, um zu dem beabsichtigten Ziele zu führen, in einem Verfahren erledigt werden. Nur das könnte auffallend erscheinen, daß den Wegebaupflichtigen, welcher zur Ueberlassung früherer Wegetheile an bestimmte Adjacenten verpflichtet wird, der Rechtsweg auch hinsichtlich des hierbei anzunehmenden Taxpreises nicht zustehen solle. Allein den zur Uebernahme solcher Wegetheile Berechtigten kann eine Erklärung darüber, ob sie von ihrer Befugniß Gebrauch machen wollen, füglich erst dann zugemuthet werden, wenn ihnen der Taxpreis bekannt ist, und erscheint es aus dieser Rücksicht auch nicht zulässig, ein zweites Verfahren im Rechtswege eintreten zu lassen und auf diesem Wege dem Annehmer vielleicht eine höhere Entschädigungsleistung aufzubürden, als diejenige, welche für die Annahmeerklärung selbst maßgebend gewesen ist. Der Wegebaupflichtige muß sich diese Ausschließung des Rechtsweges gefallen lassen, weil ohnedies die beabsichtigten landwirthschaftlichen Interessen nicht gewahrt werden könnten und ihm die Regierung überhaupt erst die Disposition über die fraglichen Wegetheile verschafft."

Die vorbezeichneten Bestimmungen des Entwurfs fanden in der Kommission des H.H. unverändert Annahme.[18]) Dieselben sind dem-

---

[17]) Nach diesem Gesetz steht es bei gänzlicher oder theilweiser Verlegung oder Einziehung eines Vizinalweges den angrenzenden Eigenthümern frei, zur Erwerbung des für den Verkehr nicht mehr benutzten Theils dieses Weges ihre Submission einzureichen, indem sie sich anheischig machen, den durch Experten festzustellenden Werth zu erlegen.

[18]) a. a. O. S. 124, 129.

nächst auch in den 1875 vorgelegten Entwurf[19]) mit der Abänderung übernommen worden, daß die im § 47 Absatz 2 der Regierung zugewiesene Beschlußfassung dem Verwaltungsgericht nach Anhörung der Betheiligten in dem nach § 29 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 abzugebenden Beschlüsse überwiesen wurde.

In der zur Berathung dieses Entwurfs eingesetzten Kommission wurde ein Antrag[20]), § 21 in folgender Fassung anzunehmen:

> „Die bei der Regulirung oder Verlegung öffentlicher Fahrwege entbehrlich werdenden Theile des alten Weges fallen, soweit als einem Andern als dem bisher Baupflichtigen Eigenthums- oder Nutzungsrechte daran zustehen, diesem, im anderen Fall dem bisher Baupflichtigen zu."

durch die Bemerkung motivirt, der Kreis werde nicht wissen, was er mit dem verfügbar werdenden schmalen Streifen Landes anfangen solle. Andererseits machte man darauf aufmerksam, daß nach dem Antrage der bisher Baupflichtige noch Land erhalte, also doppelt bereichert werde, und daß der Kreis das Land ja ankaufen könne. Auch der Vertreter der Staatsregierung erklärt sich gegen das Amendement, dasselbe wurde abgelehnt und § 21 unverändert angenommen.

Dieselben Bestimmungen enthalten auch die 1876 und 1877 vorgelegten Entwürfe.[21])

---

[19]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 13 § 21, § 50 S. 7, 13, 97, 108.

[20]) Drucks. d. Abg.-H. 1875 Nr. 331 S. 15.

[21]) Drucks. d. Abg.-H. 1876 Nr. 17 §§ 23 u. 57, 1877 Nr. 14 §§ 12 u. 61.

Theil II.

Von der Verpflichtung zum Wegebau.

A. Wegebaulast der Gemeinden und Wegeadjacenten.

---

§ 11.

Materielles Wegerecht in den preußischen Provinzen.

1. Unsicherheit des Rechtszustandes. 2. Ostpreußen. 3. Westpreußen. 4. Posen. 5. Schlesien. 6. Brandenburg. 7. Pommern. 8. Sachsen. 9. Westpfalen. 10. Rheinprovinz. 11. Hannover. 12. Schleswig-Holstein. 13. Reg.-Bez. Cassel. 14. Reg.-Bez. Wiesbaden. 15. Hohenzollernsche Lande.

Die Feststellung, wer in den einzelnen Landestheilen zum Wegebau verpflichtet ist, ist eine außerordentlich schwierige und unsichere.[1]) Die Motive des im Jahre 1875 vorgelegten Entwurfs einer Wegeordnung[2]) enthalten hierüber folgende bemerkenswerthe Ausführungen:

„Zuvörderst fällt ins Gewicht, daß die bestehenden, nach den verschiedenen Landestheilen überaus vielfältigen gesetzlichen Vorschriften fast sämmtlich im Vergleich zu der übrigen und verwandten in Wirksamkeit bestehenden Gesetzgebung der Entstehungszeit nach weit zurückliegen. In den meisten dieser Landestheile datiren die provinziellen Wegeordnungen, die übrigens unter sich eine mannigfache Verwandtschaft zeigen, größtentheils aus der Mitte oder dem Anfang des vorigen Jahrhunderts. Zudem enthalten dieselben in vielen Fällen keine neue und selbstständige Regelung, sondern nur eine Sanktion oder einen Ausbau der schon bestehenden, zum Theil ungeschriebenen Rechtsverhältnisse. Inzwischen haben die mit ihnen in innigem Zusammenhange stehenden obrigkeitlichen, gutsherrlichen und Gemeindeverhältnisse, insbesondere auf dem Lande, die Verhältnisse der Landeskultur, der Gewerbe, des Verkehrs, überhaupt

---

1) Eine übersichtliche Darstellung des materiellen Wegerechts im Deutschen Reich s. bei Griepenkerl, Gestaltung der Wegebaugesetzgebung im Deutschen Reich, Braunschweig 1871 S. 14—35.

2) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 24 S. 21.

der Nationalwirthschaft theis in selbstständiger Entwickelung, theils durch gesetzliche Regelung so wesentliche Aenderungen erfahren, daß es zu Tage liegt, wie inkongruent damit die Gesetze über den Wegebau geworden sind. Während früher vielfach von einer besonderen bäuerlichen Feldmark nicht füglich die Rede sein konnte, die Gutsherren Eigenthümer der ganzen Ortsfeldmark waren, die gutsherrlichen, bäuerlichen, kirchlichen Grundstücke in gemischter Lage sich befanden, ein freier Bauernstand nicht existirte, nach diesem Allen die Hand- und Spanndienste zum Wegebau von den bäuerlichen Wirthen wesentlich im Hofedienste (in Folge des Last- und Frohndienstverhältnisses) geleistet wurden, woraus sich von selbst die Ordnung ergab, daß die Gutsherren Material und Handwerkerlohn, die Unterthanen die Dienste kontribuirten, haben die Eigenthumsverleihung der bäuerlichen Höfe, die Ablösung der Frohndienste, die Separationen und Gemeinheitstheilungen völlig veränderte Rechts- und Besitzzustände der wegebaupflichtigen Grundsitzer und Gemeinden herbeigeführt (vergleiche Erkenntniß des Obertribunals vom 8. November 1860; Striethorst Archiv Band 39 S. 187). Bei Gelegenheit der Separationen ist zwar häufig auch eine Regulirung der Wegebaulast eingetreten, namentlich sind die bäuerlichen Besitzungen als eigentliche und selbstständige Verpflichtete eingetreten; aber weil es an leitenden gesetzlichen Normen fehlte, sind gerade aus solchen Regulirungen und Separationsrezessen häufig neue Zweifel und Streitigkeiten entstanden. Im Uebrigen haben sich die Verhältnisse mannigfach thatsächlich gebildet, ohne einen festen Halt und eine rechtliche Basis zu haben. Mit dieser Inkongruenz und der Vielspältigkeit der Gesetze hängt es zusammen, daß der bestehende Rechtszustand in einer Weise ein unsicherer geworden, wie es ohne Analogie in den Preußischen Rechtsverhältnissen ist. Es liegt zu Tage eine Lückenhaftigkeit selbst der subsidiären Gesetze im Allgemeinen Landrecht; Unklarheit und Mangelhaftigkeit der provinziellen Gesetze, welche beispielsweise meist nur die Unterhaltung bestehender, nicht auch die Anlegung neuer Wege im Auge haben; schwankende Ausführung der Gesetze seitens der Verwaltungsbehörden; abweichende Rechtssprüche über denselben Gegenstand in demselben Landestheil, zum Theil auf der Entscheidung der Hauptfrage beruhend, ob ein bestimmtes Gesetz für publizirt oder für aufgehoben zu erachten sei, ob es gänzlich oder in einzelnen Theilen aufgehoben worden; endlich Ungewißheit über den Werth und die Geltung behaupteter Observanzen. Den in den dreißiger Jahren gehörten ständischen Deputationen war die Revision und Feststellung der besonderen Gesetze, Ordnungen

und Observanzen in Beziehung auf den Wegebau ausdrücklich zur Aufgabe gestellt, und sollten im Anschluß daran provinzielle Zusätze vorgeschlagen werden, welche als ein Bedürfniß der betreffenden Landestheile angenommen und gerechtfertigt werden möchten. Die Stände haben sich, obgleich es sich für jede derselben nur um die einzelne Provinz handelte, zum Theil geradezu außer Stande zu jener Feststellung erklärt, oder sind wenigstens nicht näher darauf eingegangen. An den Provinziallandtag der Provinzen Brandenburg und Sachsen ist diese Aufforderung wiederholt vergeblich ergangen. Im günstigsten Falle hat man sich mit der rein äußerlichen Aufzählung der wirklich oder vermeintlich in Geltung stehenden Gesetze begnügt oder einzelne Bestimmungen derselben angezogen, während die Schwierigkeit der Feststellung vornehmlich in der Erörterung der fortdauernden Gültigkeit jener Gesetze, in der Erwägung ihres materiellen Inhalts und der Erschöpfung des letzteren liegt. Anträge der Stände, welche von ihnen, als einem Bedenken nicht unterliegend, gestellt waren, entbehrten der Begründung. Auch nachdem ein Beamter zugleich unter Benutzung der sämmtlichen bezüglichen Akten der Centralverwaltung das Material für die Entwürfe provinzieller zusätzlicher Bestimmungen gesichtet hatte, trug der damalige Justizminister v. Kamptz Bedenken, auf eine Prüfung und Beurtheilung der vorgelegten Materialien einzugehen, indem er außer Stande sei, sich darüber zu erklären, welche provinziellen Bestimmungen über den Wegebau in den einzelnen Provinzen als gültig zu erachten seien. Ebenso haben die Berathungen behufs Kodifizirung der Provinzialrechte überhaupt keine sichere Ausbeute gegeben. Da besondere Verhandlungen schwebten, wurden die bezüglichen Rechte nur im Allgemeinen berücksichtigt, und namentlich in den revidirten Entwürfen der Provinzialrechte ist in dieser Materie zumeist einfach auf die bestehenden Gesetze verwiesen, ohne auf dieselben näher einzugehen. Aehnliche ungenügende Ergebnisse haben die zu verschiedenen Zeiten von den Behörden erforderten Berichte gehabt, so daß auch die auf Grund aller erfindlichen Materialien weiterhin folgende Zusammenstellung der bestehenden Rechtszustände, welche den schwierigsten Theil der legislatorischen Erwägungen in sich schließt, nicht als eine überall vollständige und völlig zuverlässige, am wenigsten als eine in allen Punkten unbestrittene bezeichnet werden darf. Um so mehr wird sie die Bestimmung erfüllen können, die voraufgestellten Behauptungen auch im Einzelnen zu bewahrheiten. Es muß geradezu behauptet werden, daß sich der aktuelle Rechtszustand in Beziehung auf das Wegebauwesen der alten Pro-

vinzen der Monarchie nicht zur vollständigen untrüglichen Anschauung bringen läßt. Mit der Zeit haben sich die Schwierigkeiten naturgemäß gemehrt und würden sich ohne Dazwischentreten einer gesetzlichen Regelung fernerhin immer mehr verstärken. In etlichen Landestheilen sind successive, je nach der augenblicklichen Rechtsanschauung oder auch in Folge von Unkenntniß des bestehenden Rechts, verschiedene Grundsätze zur Anwendung gekommen, oder das Recht kleinerer Landestheile hat sich thatsächlich den in den anschließenden größeren Landestheilen bestehenden Rechtsverhältnissen assimilirt.[3]) Fast in allen Landestheilen ist trotz bestehender Provinzialrechte zeitweise auf das Allgemeine Landrecht rekurrirt. Für die Kurmark geben die bei von Kamptz, Annalen Bd. 11, S. 498 abgedruckten gerichtlichen Erkenntnisse ein Zeugniß davon. Die Regierung zu Frankfurt hatte noch am 14. Januar 1827 eine dahin gehende Instruktion entworfen, die unter dem 24. Oktober 1831 auf ministerielle Anordnung abgeändert wurde.

Es tritt hinzu und folgt schon aus dem Gesagten, daß der Inhalt einzelner der bezüglichen Gesetze für sich ein sehr zweifelhafter, die richtige Interpretation sehr schwer zu finden ist. So besteht eine große Unsicherheit, inwieweit das ostpreußische kodifizirte Provinzialrecht die früher bezüglich des Wegebaues bestandenen Verpflichtungen intakt gelassen hat. Das Westpreußische provinzielle Reglement verpflichtet die einzelnen Adjazenten zum Wegebau lediglich in Folge eines nachweisbaren Irrthums. Das Wegereglement für das Herzogthum Magdeburg setzt für die zu leistenden Spanndienste eine Vergütung fest, welche zu damaliger Zeit ein volles Aequivalent für die Leistung bildete und bilden sollte, während die Pflichtigen gegenwärtig günstiger zu stehen kommen, wenn sie das Duplum des ausgesetzten Aequivalents als Strafe zahlen, als wenn sie den Dienst leisten, und das einfache Aequivalent erhalten. Das gesetzliche Maaß der Leistungen, die Unterhaltungspflicht und die gesetzliche Vertheilung der Last läßt sich vielfach mit Sicherheit gar nicht mehr finden. . . . .

Das Allgemeine Landrecht, neben welchem Partikularrechte, Gewohnheitsrechte und Observanzen soweit prinzipale Geltung haben, als sie vor der Emanation desselben liegen, oder im Landrecht nicht behandelte Materien betreffen, und welches in Folge dessen gerade

---

[3]) Cfr. die folgende Darstellung bezüglich des ehemals Sächsischen, der ehemals Polnischen Landestheile, des Kreises Luckenwalde, der Grafschaft Recklinghausen, des Amts Reckenberg u. s. w.

in dieser Materie verhältnißmäßig geringe Anwendung hat, enthält genauere Vorschriften nur über die Land- und Heerstraßen (§§ 1—24, 138 ff. Tit. 15, §§ 21, 24 Tit. 14 Th. II). Die alleinige Verfügung über dieselben, deren Anlage, Verlegung und Nutzungen, mit Ausnahme des einem Jeden zum Reisen und Fortschaffen seiner Sachen gestatteten Gebrauchs, steht als ein niederes Regal dem Staate zu. Dagegen liegt demselben die Last ob, für die Herstellung und Unterhaltung dieser Straßen zu sorgen, soweit nicht Privatpersonen das Recht eingeräumt ist, auf denselben Wege-, Brücken- oder Fährgeld zu erheben und dadurch die Unterhaltungspflicht auf die Hebeberechtigten übergegangen ist. Der Staat kann sich bei Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtungen der Beihülfe der zu Gemeindearbeiten verpflichteten Einwohner der anliegenden Gegend mit Hand- und Spanndiensten bedienen, wobei jedoch — auch wenn es sich um Chaussee- oder Dammstraßen handelt, das für gewöhnliche Straßen erforderliche Maß innegehalten werden muß. Die Städte sind zu solcher Beihülfe nicht verpflichtet,[4]) ebensowenig die Besitzer der Dominien, es ruht vielmehr diese Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten zum Wegebau, als ein Ausfluß der Landesfolge, lediglich auf dem Bauernstande. Hinsichtlich anderer öffentlicher Wege, außer den Landstraßen, findet sich nur in den §§ 37 ff. Tit. 7 Th. II eine nebenlaufende Bestimmung, wonach die Ausbesserung der gemeinschaftlichen Wege in der Dorffeldmark zu den Gemeindearbeiten gehört, zu welchen jedes Mitglied der Gemeinde Dienste und Beiträge zu leisten hat. Berücksichtigt man noch die Bestimmungen über die Unterhaltung der Brücken,[5]) einige wegepolizeiliche Vorschriften[6]) und die Bestimmungen über die hier nicht in Betracht kommenden Privatwege,[7]) so ist der landrechtliche Inhalt erschöpft. Es läßt sich hieraus erkennen, daß sich manches Lückenhafte und manches im Fortgang der Zeit ungenügend Gewordene darbietet. Soweit auch der Begriff der Land- und Heerstraßen ausgedehnt ist, werden doch durch denselben und den der gemeinschaftlichen Wege innerhalb einer Dorffeldmark die Gattungen der öffentlichen Wege nicht erschöpft. Es fehlen bestimmte und klare Vorschriften über die Kommunikations- und Nachbarwege außer den

---

[4]) Erkenntniß des Obertrib. vom 25. Febr. 1856. Entsch. Bd. 32 S. 175.

[5]) §§ 53, 54 Tit. 15 Th. II.

[6]) §§ 73 ff. Tit. 8 Th. I.

[7]) §§ 63—79 Tit. 22 Th. I, v. Rönne, die Wegepolizei und das Wegerecht des Preußischen Staates, Breslau 1852, S. 643 ff.

Land- und Heerstraßen, über die Gemeindewege in den städtischen Fluren und innerhalb der zu einem Gemeindebezirk nicht gehörigen Besitzungen, über die neue Anlage und Verlegung der Wege und über die Unterhaltung der in den Zug der Land- und Heerstraßen fallenden Wegestrecken innerhalb der Städte und Dörfer. Hinzutritt die oft erörterte Unsicherheit des Begriffs der Landstraßen, wie derselbe im § 1 Tit. 15 Th. II gegeben ist.[8])"

2. Das Wegerecht der Provinz Ostpreußen wird in den erwähnten Motiven des Wegeordnungsentwurfs von 1875 wie folgt, dargestellt:[9])

„In Ostpreußen galt das auf ein Edikt vom 20. August 1720 gestützte Wegereglement in dem Königreiche Preußen vom 24. Juni 1764,[10]) mit den Deklarationen vom 3. Oktober 1767 und 30. April 1789[11]) und gilt gegenwärtig das Provinzialrecht für Ostpreußen, Litthauen, Ermeland und den früheren Marienwerderschen landräthlichen Kreis von 1801, Zusatz 226, §§ 1—9.[12])

Nach den §§ 9 ff. des Reglements vom 24. Juni 1764 sind ohne jede Exemtion die „gemeine Wege, Dämme, und Brücken" von denen zu unterhalten, „auf deren Grenzfluren solche belegen sind, oder solche berühren, es seyn Städte, Aemter, Dorfschaften, geistliche und weltliche Corpora, Kommunen, auch particulier Eigenthumsherrn, ausgenommen, wenn die Unterhaltung eines Weges oder Dammes nach denen uralten Verfassungen und Gebräuchen auf andere Dorfschaften mitvertheilet und von diesen von jeher die Kosten dazu hergegeben oder Hand- und Spanndienste geleistet worden, wobei es auch ferner unveränderlich sein Bewenden behalten soll". Da „auf dem platten Lande zu denen gemeinen Lasten kein anderes Principium repartitionis als der Hubenstand ist, so müssen die Kommunen und Landräthe solchen principiis auch folgen und darnach die Eintheilung machen". Unter den „gemeinen Wegen" sind sämmtliche Wege ohne Unterschied begriffen, namentlich auch die Landstraßen, — wie dies auch für andere Landestheile gilt, wo

---

8) Cfr. Sommer, neues Archiv für Preußisches Recht, Bd. 11 1845 S. 43 ff., von Rönne a. a. O. S. 397.

9) a. a. O. S. 26.

10) N. C. C. Tom. III p. 435 Nr. 38 de 1764; Rabe, Sammlung Preußischer Gesetze und Verordnungen Bd. 1, Abth. 3 S. 33.

11) N. C. C. Tom. IV p. 981 Nr. 70 de 1767; Tom. VIII p. 2477 Nr. 29 de 1789, Rabe, Bd. 1 Abth. 3 S. 358, Bd. 13 S. 180.

12) Der revidirte Entwurf, Berlin 1836; §§ 41—49, Motive S. 9 ist wesentlich gleichlautend.

derselbe Ausdruck in den Gesetzen vorkommt,[13]) eine Verpflichtung des Fiskus ist bei der Redaktion des Reglements ausdrücklich abgelehnt.

Von obigen Sätzen ist nur die Ausnahme, — Betheiligung von Dorfschaften, die nicht an der Straße belegen sind, — nach welcher beispielsweise im Rentamtsbezirk Memel die Wege gemeinschaftlich von dem ganzen Schulzenberitt unterhalten werden, nicht aber die Regel, — unbedingte Verpflichtung der adjazirenden Ortschaften — in das Provinzialrecht (Zusatz 226 § 1) aufgenommen, und sind dadurch große Irrungen hervorgerufen. Es ist streitig geworden, ob die Regel trotzdem noch Geltung habe, und bei Verneinung dieser Frage ist der Inhalt und die Beziehung des § 1 verschieden gedeutet worden. Es ist dann namentlich gemeint, daß hinsichtlich der prinzipalen Verpflichtungen die Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts gelten und die §§ 1 und 2 des Provinzialrechts eine Ausdehnung, bezüglich Präzisirung der Verpflichtung der Unterthanen speziell bei der Unterhaltung der Landstraßen enthalten; — eine Auffassung, die schon mit den generellen, auf alle Wege bezüglichen Worten des § 1 nicht wohl in Einklang zu bringen ist.[14]) Nach den Vorarbeiten zu dem Provinzialrecht ist die Absicht, es bei der Regel, überhaupt bei dem bestehenden Rechtszustande zu belassen, außer Zweifel. Dahin gingen die Ständischen Vota; das Hofgericht zu Insterburg, die Ostpreußische Kriegs- und Domainenkammer und die Regierung traten dem bei. Die Gesetzkommission monirte gegen die danach vorgeschlagene, blos rückweisende Fassung, es könne bei dem bloßen renvoi nicht bleiben, sondern die Abweichungen vom allgemeinen Recht würden loco congruo zu inseriren sein. Daraus ist die jetzige Fassung entstanden, und danach klar, daß es sich um einen bloßen Redaktionsfehler handelt. Die Mitverpflichtung, von welcher § 1 redet, setzt die prinzipale Verpflichtung anderer Ge-

---

[13]) Erkenntnisse des Obertrib. vom 4. Sept. 1848 und 14. April 1862; Entsch. Bd. 17 S. 49, Bd. 48 S. 363.

[14]) Cfr. das Erkenntniß des Obertrib. vom 7. Jan. 1861, Striethorst, Archiv für Rechtsfälle Bd. 39 S. 334, worin das Provinzialrecht auf Brücken über öffentliche Flüsse nicht anwendbar erklärt und die Erkenntnisse vom 13. Juli 1863, 3. Juni 1864 und 1. Juni 1866, a. a. O. Bd. 50, S. 189, Bd. 53, S. 291, Entsch. Bd. 57 S. 302, worin das Reglement vom 24. Juni 1764 für aufgehoben erachtet, gegenwärtig der Zusatz 226 des Provinzialrechts und ergänzend der Tit. 15 Th. II Allg. Landr. (§§ 11—14) als maßgebend angenommen wird. Reskript vom 9. April 1824 bei v. Kamptz's Annalen 1824 S. 595, und v. Rönne a. a. O. S. 510, Drucks. d. Abg.H. 1859 Bd. 4 Nr. 166 Litt. L — 1860 Bd. 2 Nr. 96 Litt. C Sten. Ber. S. 386.

meinden voraus. In Folge entsprechender Interpretation ist man denn auch in der Praxis zumeist bei der früheren Regel verblieben, namentlich ist dies unmittelbar nach der Publikation des Provinzialgesetzes geschehen, wie ein Ministerialreskript vom 26. Oktober 1809 erweist. Die später entstandene Unsicherheit durch eine Deklaration zu beseitigen, ist wegen der beabsichtigten Emanation einer Allgemeinen Wegeordnung unterblieben.

Einen zweiten Redaktionsfehler enthält das Ostpreußische Provinzialrecht, Zusatz 226, im § 4, welcher die Verpflichtungen der Kirchen- und Pfarrhufen unter näher bezeichneten Voraussetzungen von der Kirchengemeinde, statt, in Gemäßheit des Reglements von 1764 und der Deklaration vom 30. April 1789 von der Ortsgemeinde übertragen läßt. Es sind auch dadurch vielfache Prozesse entstanden."

Da nach II des Publikationspatentes vom 4. August 1801, dessen Grundsätze in dem Patent vom 6. März 1802 wiederholt sind, das Ostpreußische Provinzialrecht an die Stelle der über einzelne Materien ergangenen Verordnungen trat und diese für aufgehoben zu erachten sind, wenn das Provinzialrecht bei den betreffenden Gegenständen nicht diese Verordnungen selbst aufgenommen oder wenigstens darauf Bezug genommen hat, so muß angenommen werden, daß das Wegereglement vom 24. Juni 1764 formell aufgehoben ist. Dieser Ansicht steht, wie das Ober-Verwaltungsgericht[15]) hervorhebt, auch nicht die Bestimmung im § 3 Zusatz 1 des Ostpreußischen Provinzialrechts entgegen, wonach es „wegen des Verhältnisses der Einwohner und ihrer verschiedenen Klassen gegen den Staat, wegen der öffentlichen Abgaben und Lasten und der davon stattfindenden Befreiungen, ingleichen wegen der Einrichtungen und Anordnungen, welche die Leitung und öffentliche Aufsicht über Handel und Gewerbe sowie andere Gegenstände der Polizei betreffen, überall bei der bisherigen Verfassung und bei den darüber ergangenen Gesetzen verbleiben soll, insofern nicht in dem A. L.R. oder in dem gegenwärtigen Provinzialrecht abweichende Bestimmungen darüber vorgeschrieben werden", denn offenbar sind hiermit nur solche Rechtsverhältnisse gemeint, welche aus den Hoheitsrechten des Staates entspringen, während die Wegebaulast zur Zeit der Redaktion des Provinzialrechts als eine privatrechtliche Verpflichtung betrachtet wurde. In Uebereinstimmung hiermit steht es, daß nach § II des Publikationspatents vom 4. August 1801 nur „diejenigen provin-

---

[15]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 163.

zialrechtlichen Verordnungen nicht für aufgehoben zu erachten sind, welche keine Rechtsmaterie, sondern bloße Finanz- und Polizei-Einrichtungen betreffen."

Bei der Frage, wer zur Unterhaltung der Wege in Ostpreußen verpflichtet ist, kommt es daher lediglich auf die Auslegung des Provinzialrechts und des A. L.R. an.

Was zunächst die Landstraßen betrifft, so entsteht die Frage, ob, da die Aufnahme der Hauptbestimmung des § 9 des Wegereglements in das Provinzialrecht unterblieben ist, angenommen werden muß, daß dies in der Absicht geschehen ist, jene Hauptbestimmung außer Wirksamkeit zu setzen und dagegen den für die Unterthanen weit milderen Bestimmungen des A. L.R. in Bezug auf deren Mitwirkung bei Unterhaltung der Landstraßen auch in der Provinz Preußen Geltung zn verschaffen, oder ob die Weglassung der Hauptbestimmung nur auf einen Redaktionsfehler zurückzuführen ist und als selbstverständliche Voraussetzung der anderen Bestimmungen des Provinzialrechts als in Geltung stehend betrachtet werden muß.

Die konstante Praxis der Gerichtshöfe hat der ersten Auslegung den Vorzug gegeben, und zwar in der Erwägung, daß auch bei dem Vorhandensein eines Redaktionsfehlers es doch die Grenzen der richterlichen Auslegung überschreiten würde, eine von dem Wortlaut des Gesetzes völlig abweichende Rechtsbasis zur Geltung zu bringen.

Es ist daher in Ostpreußen geltendes Recht, daß bei den Landstraßen der Fiskus zur Hergabe der Materialien und die angrenzende Gemeinde nur zur Leistung der Hand- und Spanndienste verpflichtet ist.[16])

Was die Verpflichtnng zur Unterhaltung der Kommunikationswege betrifft, so ist von der Praxis in Ermangelung landrechtlicher Bestimmungen mit Recht die auf dem Wegereglement von 1764 beruhende prinzipale Verpflichtung der Gemeinden und Güter als fortbestehend angenommen, da § 1 Zus. 226 des ostpreußischen Provinzialrechts überhaupt nur verständlich ist, wenn man davon ausgeht, daß er die bis dahin auf Grund des Wegereglements von 1764 bestandene Verpflichtung der Gemeinden und Güter zu seiner Voraussetzung hat.

3. Ueber das westpreußische Wegerecht enthalten die Motive zum Entwurf einer Wegeordnung von 1875[17]) folgende Ausführungen:

---

16) O.T. E. Bd. 53 S. 282, Bd. 57 S. 302, O.V.G. E. Bd. 9 S. 163, O.V.G. E. v. 26. u. 29. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 309, 225).

17) a. a. O. S. 127.

„Das mittelst Patents vom 19. April 1844 (Gesetzsammlung 1844 S. 103) publizirte Provinzialrecht für Westpreußen, § 68, beläßt es in Ansehung der Anlegung, Unterhaltung und Verbesserung der Wege und Brücken bei den bestehenden allgemeinen und besonderen Vorschriften, namentlich bei dem Wegereglement für Westpreußen und die Netzedistrikte vom 4. Mai 1796.[18])

Insbesondere ist dieses Reglement auch in den Landestheilen, welche durch den Tilsiter Frieden und die Elbinger Konvention von Westpreußen losgerissen und dem neugebildeten Herzogthum Warschau einverleibt wurden, in voller Kraft geblieben.[19])

Die wichtigste materiell-rechtliche Bestimmung enthält der § 5 daselbst:

> „Da, wo nicht gültige Privilegia ein Anderes bestimmen, und die in folgenden Paragraphen zu bemerkenden Exemtionen (in Betreff der Prediger- und Kirchenhufen) eintreten, ist jeder eigenthümliche Grundbesitzer, ohne Rücksicht auf seine persönliche Qualität verpflichtet, die innerhalb der Grenzen seines Grundstücks schon befindlichen Wege,[20]) Brücken, Stege, Fahrdämme und Abzugsgräben auf eigene Kosten und von eigenen Materialien jederzeit in gutem Stande zu unterhalten, welches auch in Absicht Unserer Domainen für Rechnung Unserer Kassen geschehen wird; und, wo nach diesen Verhältnissen mehrere Interessenten zur Unterhaltung eines Weges, Fahrdammes, Brücke oder Abzugsgrabens konkurriren müssen, da sollen die baaren Kosten und Fuhren durch die Landsteuerräthe und Beamten nach der Hufenzahl repartirt — und dasjenige, was hiernach auf einen Jeden trifft — unweigerlich geleistet werden."

Der in die Augen tretende Unterschied von dem Ostpreußischen

---

18) N. C. C. Tom. X S. 315 Nr. 42 de 1796; Rabe, Bd. 3 S. 338. v. Rönne a. a. O. S. 512.

19) Plenarbeschluß des Obertribunals vom 7. Febr. 1848, Entsch. Bd. 16 S. 59, J.-M.-Bl. 1848 S. 95, Erkenntniß d. Obertr. vom 16. Mai 1848, Rechtsfälle Bd. 4 S. 94, cfr. auch (Leman) Entwurf des bestehenden Westpreußischen Provinzialrechts, Berlin 1837, §§ 1216—44 und den revidirten Entwurf des Westpreußischen Provinzialrechts, Berlin 1837, §§ 531, 614, 622, 629, Motive S. 87, 100, 103 ff., den Entwurf des bestehenden Danziger Partikularrechts, Berlin 1837, §§ 797, 798 und den revidirten Entwurf, Berlin 1837, S. 320, Motive S. 1.

20) Hierunter sind auch die Landstraßen zu verstehen. Erkenntniß des Obertr. vom 14. April 1862; cfr. Anmerkung 13.

Provinzialrecht besteht hier in den prinzipalen Verpflichtungen der einzelnen Grundeigenthümer.[21]) Die weitere Bestimmung über die Aufbringung der baaren Kosten und Fuhren nach der Hufenzahl, welche fast regelmäßig zur Anwendung kommen muß, mindert jedoch die Erheblichkeit des Unterschiedes. In Wirklichkeit war es bei Emanation des Reglements von 1796 die Absicht, einen solchen überhaupt nicht eintreten zu lassen, vielmehr beide Rechte gleich zu stellen. Dies ist deutlich erkennbar aus dem fast wörtlichen Einklang der Bestimmungen über die Pfarr- und Kirchenhufen, über die Erwirkung der (freiwilligen) Nachbarhülfe, die Aufstellung von Wegweisern, Beseitigung der Aeste und Gräben an den Wegen u. s. w. Die Vorschrift über die Nachbarhülfe ergiebt zugleich, wie wenig der obige Unterschied ein bewußter war, die Hülfe soll eintreten: „wenn der größte Theil des Revenües von einem solchen Gute oder Dorfe" erforderlich sein sollte. Aehnlich ist im § 4 von den „Gutsbesitzern und Einsassen" die Rede.

Dasselbe Resultat ergeben die Vorgänge des Reglements. Bei Uebergang der betreffenden Landestheile an Preußen (1773) fehlte es an bezüglichen Gesetzen und bestimmten Normen. Die Westpreußische Kriegs- und Domainenkammer verfuhr deshalb nach dem Ostpreußischen Reglement. Diesem entsprechend sollte demnächst nach Vorschlag der genannten Kammer ein besonderes Reglement für Westpreußen publizirt werden. Der in Betreff der Wegebaupflicht entscheidende § 9 des ersteren Reglements wurde wörtlich in den Entwurf für Westpreußen aufgenommen. Die Gesetzkommission, welcher letzterer mitgetheilt wurde, änderte nur in der Fassung. Gegen die danach vorgenommene Umarbeitung monirte das Ministerium, daß der Entwurf zu breit sei. Bei der hiernächst vorgenommenen Kürzung ist die jetzige Fassung des § 5 gekommen. Es scheint, daß man durch einen allgemeinen Ausdruck die wiederholte Aufzählung der Verpflichteten (Städte, Aemter, Dorfschaften, geistliche und weltliche Corpora, Kommunen, auch particulier Eigenthumsherrn; § 9 des Ostpreußischen Reglements) vermeiden wollte, und, da es sich um die Eigenthümer im Gegensatz zu den dienstpflichtigen Bauern (§ 10 a. a. O.) handelte, jene verschiedenen Kategorien kurz unter dem Ausdruck „eigenthümliche Grundbesitzer" fassen zu können

---

[21]) „Der § 5 des Westpreuß. Wegereglements vom 4. Mai 1796 bezieht sich nicht auf ganze Güterkomplexe und gesammte Feldfluren, sondern auf einzelne Grundstücke der Gemeindemitglieder, welche von dem Wege durchschnitten oder an ihren Grenzen berührt werden." Cfr. Erkenntniß des Obertribunals vom 1. Okt. 1856. Striethorst's Archiv für Rechtsfälle Bd. 22 S. 221.

meinte. Vielleicht, daß auch eine unklare Auffassung des Ostpreußischen Reglements mitgewirkt hat. Der Eingang des Reglements giebt noch ausdrücklich den Königlichen Willen kund: „die wegen Unterhaltung der Wege und Brücken in Unseren älteren Provinzen schon bestehenden Gesetze auch auf Westpreußen und die Netzedistrikte ausdehnen." Es kann nach Obigem nicht wohl zweifelhaft sein, daß unter den älteren Provinzen hier vornehmlich Ostpreußen verstanden ist.

Die beantragte Deklaration des bestehenden Gesetzes ist auch hier bis zu der allgemeinen Regelung der Wegebaupflicht verschoben. Inzwischen ist zwar, wo es in streitigen Fällen auf Entscheidung ankam, zumeist an dem Wortlaut im Eingang des § 5 des Reglements von 1796 festgehalten, das Obertribunal hat jedoch in dem Erkenntniß vom 29. November 1858[22]) angenommen, der Satz in Lemans Provinzialrecht, daß Jeder auf seinem Grund und Boden die Brücken über Flüsse und Ströme zu unterhalten habe, entbehre der Begründung, es müsse die Vertheilung der Baulast nach Hufenbesitz der danach Verpflichteten erfolgen; — und es ist zu verschiedenen Zeiten von den Provinzialbehörden einberichtet, daß thatsächlich wenige Gemeinden vorhanden seien, in denen die Wegeunterhaltung wirklich von den einzelnen Adjazenten bewirkt werde. Bei Gelegenheit der Berathung der ständischen Kommission über den damaligen Entwurf der Wegeordnung nahm der Oberlandesgerichtsrath Leman (der Verfasser des Entwurfs des Provinzialrechts) die Bestimmungen des Ost- und Westpreußischen Reglements als wesentlich übereinstimmend an. Die Kommission erinnerte nichts und acceptirte den hiermit übereinstimmenden Entwurf."

Das Reglement vom 4. Mai 1796 legt die Wegebaulast den eigenthümlichen Grundbesitzern auf. Dieser bestimmten Fassung gegenüber kann die Wegebaulast, auch wenn sie auf alle Grundbesitzer der Gemeinde nach der Hufenzahl zu repartiren ist, doch nicht als Kommunallast erachtet werden. Wo der ursprüngliche Hufenstand nicht mehr zu ermitteln ist, entspricht es den Intentionen des Wegereglements am meisten, die Last nach der gleichmäßig veranlagten Grundsteuer zu repartiren.[23])

4. Die Motive des Wegeordnungsentwurfs von 1875 ent-

---

22) Entsch. Bd. 41 S. 338.

23) Vergl. das für Pommern ergangene Erk. d. O.V.G. vom 27. Jan. 1886; Entsch. Bd. 13 S. 303.

halten über das Wegerecht in der Provinz Posen folgende Bemerkungen:[24])

„Das Westpreußische Wegereglement vom 4. Mai 1796 gilt auch in dem jetzt mit der Provinz Posen vereinigten Theile von Westpreußen (dem Netzedistrikt), welcher 1807 zum Herzogthum Warschau zugeschlagen war, und in den erst seit 1818 von Westpreußen zur Provinz Posen gewiesenen Landestheilen.[25])

In den hiernach von der Provinz Posen übrig bleibenden Theilen, welche früher zu Südpreußen gehört haben, gilt gegenwärtig nach den Erkenntnissen des Obertribunals vom 17. Februar 1837, 5. Juni 1841, 7. Februar 1848, 25. Februar 1856,[26]) 29. Januar 1863 und 23. Mai 1864 das Allgemeine Landrecht. Dieser Rechtssatz ist jedoch erst allmählich zur Feststellung und Anerkennung gekommen, — nach den Mittheilungen S. 64, Bd. 7 der Entscheidungen des Obertribunals waren die früheren Grundsätze wenigstens bis 1819 maßgebend geblieben — und sind die Einwirkungen früherer abweichender Verhältnisse und rechtlicher Anschauungen noch jetzt vielfach zu erkennen. Die Polnischen Konstitutionen aus den Jahren 1576, 1726, 1764, 1768, der Reichstagsschluß und die Verfügung der Civilkommission vom Jahre 1790[27]) wurden nach Preußischer Besitznahme — auch während und nach der Zwischenherrschaft — dahin aufgefaßt, daß, wie eine Verfügung des ehemaligen Südpreußischen Finanzdepartement vom 8. April 1797 und ein Reskript des Warschauer Gouvernements vom 10. Januar 1810, sowie spätere Verfügungen aussprachen, die adeligen Gutsbesitzer die sämmtlichen auf ihren Gütern befindlichen Straßen und Brücken auf ihre Kosten zu unterhalten hätten; ob ihnen dabei von den Unterthanen Hand- und Spanndienste unentgeltlich oder gegen Bezahlung geleistet werden müßten, von dem Inhalte bestehender Verträge abhängig sei. Dies entspricht auch den früheren verfassungsmäßigen Besitz- und Eigenthumsverhältnissen, wonach eigentliche Dorfgemeinden nicht existirten, die sozialen Verhältnisse und die

[24]) a. a. O. S. 29.

[25]) Cfr. den schon erwähnten Plenarbeschluß des Obertribunals vom 7. Febr. 1848 — Anm. 19 — und den revidirten Entwurf des Westpreußischen Provinzialrechts a. a. O.

[26]) Entsch. Bd. 7 S. 54 ff., Bd. 16 S. 58 ff., Bd. 32 S. 175, Rechtsfälle aus der Praxis des Königl. Geh. Obertr. Bd. 4 S. 94.

[27]) Trebicki'sche Sammlung Polnischer Gesetze, Tom. I p. 180 sub voce drogi p. 54—55, 625—626, Volumina legum d. i. Polnische Gesetzsamml. II 638, 304, VII 34, 646. Die Verfügung von 1790 ist mit den Südpreußischen Kammerakten verschwunden.

Gesetzgebung sich rein aristokratisch hielten.[28]) Bei den Berathungen über das neue Wegegesetz (1836 und 1837) ist von der Majorität der Stände ohne Nachweis behauptet, daß die Gemeindewege und Landstraßen blos von Dorf= und Stadtkommunen mit geringen Unterstützungen seitens der Dominien unterhalten seien, letzteren nur die Unterhaltung der Brücken obgelegen habe. In der „vorläufigen Anweisung für die Bezirkswoytämter im Großherzogthum Posen hinsichts der Unterhaltung der Wege, Dämme und Brücken", welche von dem Oberpräsidium der Provinz unter dem 26. März 1834 erlassen wurde (Amtsblatt der Regierung zu Posen 1834 S. 497 ff., der Regierung zu Bromberg S. 783 ff.), ist generell angenommen, daß von der Gutsherrschaft das nöthige Material zu verabfolgen und die Handwerker zu bezahlen seien, die Gutseingesessenen aber die Hand= und Spanndienste zu leisten hatten.[29]) Auch Nachbarhülfe wurde in Uebereinstimmung mit obiger Verfügung von 1790 für statthaft und erzwingbar erachtet. Die Entscheidungen des Obertribunals haben nicht blos frühere, aus der Zeit Polnischer Herrschaft etwa herrührende Gesetze für aufgehoben erachtet, sondern auch angenommen, daß durch jene Konstitutionen ein bestimmtes Prinzip über die Unterhaltung öffentlicher Wege nicht ausgesprochen sei, daß also durchweg zutreffende und regelnde Wegegesetze nicht existirten. Dafür spricht auch der bekannte dürftige Zustand, in welchem sich die Wege zur Zeit der Polnischen Herrschaft befanden. Was nunmehr bezüglich der Kommunikationswege positiven Rechtens ist, steht nicht fest. Da auch das Allgemeine Landrecht bezügliche allgemeine Bestimmungen nicht enthält, mußte es schon deshalb faktisch bei dem Herkommen verbleiben.

In der zuletzt angezogenen Entscheidung des Obertribunals vom 23. Mai 1864, ist „aus der Natur der Sache" und nach Grundsätzen der Gerechtigkeit gefolgert, die Unterhaltung der Kommunikationswege liege den Gemeinden und Gutsbezirken innerhalb ihres Territoriums ob.

Dieser Hergang ist erwähnt, um die noch gegenwärtigen, viel=

---

[28]) Cfr. Skrzetucki, politisches Recht der Polnischen Nation, Warschau 1784, II S. 215, Erk. des Obertrib. vom 7. Februar 1848 a. a. O. Aufsatz und Erk. des Rev.=Kollegs für Landeskultursachen (vom 27. November 1846) in der Zeitschrift für Landeskulturgesetzgebung der Preußischen Staaten Bd. 2 Berlin 1849 S. 3 ff. und in Betreff der berührten Verfassungsverhältnisse T. v. Ostrowski, Civilrecht der polnischen Nation Bd. S. 1533.

[29]) Cfr. Druckf. d. Abg.-H. 1854/55 Bd. 2 Nr. 57 Litt. C Nr. 109, Litt. D Sten. Ber. S. 275, 384.

fältig auch durch die Rezesse sanktionirten Abweichungen in der Vertheilung der Wegebaulast von den Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts zu erklären.

Indem gegenwärtig der Fiskus die Landstraßen zu unterhalten hat, sind zwar Hand- und Spanndienste von den früheren Gutseinsassen auch jetzt noch zu leisten, die Gutsherrschaften und Städte sind aber, wie oben erwähnt, von Beiträgen zu dem Landstraßenbau seitdem befreit. Dieser Rechtszustand hat zu wiederholten dringenden Beschwerden und Petitionen des Bauernstandes der Provinz Posen Veranlassung gegeben,[30]) denen, falls ihre Erledigung nicht durch Annahme dieses Gesetzentwurfs erfolgt, durch ein die Ungleichheit zwischen den Dominialbesitzern und Städten einerseits und dem Bauernstande andererseits aufhebendes Spezialgesetz Abhülfe geschafft werden soll.

Zufolge Verordnung vom 21. Juli 1843 (Ministerialblatt der inneren Verwaltung 1843 S. 248) werden mit dort angegebener fiskalischer Hülfe die für den Verkehr der Provinz wichtigen Straßen kunstmäßig ausgeführt. Dieselben führen den Namen Provinzialstraßen und sind gegen den Genuß der Wegegeldeinnahme auf Rechnung der Provinz weiterhin zu unterhalten. Auch Bauprämien für Chausseen, die von den Kreisen, Aktiengesellschaften u. s. w. gebaut werden, sind aus Provinzialfonds bewilligt. Zur Erfüllung der Aufgaben des letzteren ist man zur Kreirung von Anleihen geschritten."

In den Entscheidungen des Revisions-Kollegiums für L. K. S. vom 23. März 1866 und des Obertribunals vom 9. März 1867[31]) ist angenommen, daß für die Provinz Posen, abgesehen von dem für den Netzedistrikt gültigen Wege-Reglement vom 4. Mai 1796 keine provinzialrechtlichen Bestimmungen bestehen, durch welche die Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Landstraßen und der darauf befindlichen Brücken geordnet ist. Dagegen lasse sich im Allgemeinen als nachgewiesen annehmen, daß in den Feldmarken der vormals lassitischen Gemeinden die bäuerlichen Wirthe die zur Unterhaltung der Kommunikationswege erforderlichen Hand- und Spanndienste zu leisten haben, die Gutsherrschaft aber das Material und Handwerkerlohn zu geben habe.

In den Erkenntnissen des Rev.-Koll. f. Landeskultursachen

---

[30]) Cfr. Drucks. d. Abg.H. Session 1873/74 Nr. 212 S. 17 ff., Sten. Ber. d. Abg.H. 1873 S. 180 ff., 1874 S. 1689 ff.

[31]) Zeitschrift der Rev.-Koll. Bd. 19 S. 51 ff.

vom 17. Nov. 1846 und des Ober-Trib. vom 20. Nov. 1846 ist ausgeführt, aus dem § 37 II, 7. A. L. R. folge, daß die Wegebaulast eine Kommunallast sei; es finde daher auf dieselben § 57 Ges. v. 8. April 1823 Anwendung, wonach die Gemeindelasten den bäuerlichen Wirthen ausschließlich verbleiben. Aus diesem § und Art. 36 der Deklaration vom 29. Mai 1816 ergebe sich aber, daß die Verpflichtung durch die Regulirung auf keine Weise erschwert werden dürfe; die Gutsherrschaft übernehme daher die Wegebaulast für diejenigen Wirthe, deren Land sie erworben habe.[32])

In der Verwaltungspraxis wird daran festgehalten, daß bezüglich der Kommunikationswege die Wegebaulast den an den Weg angrenzenden Gemeinden und Gütern obliegt, soweit nicht die Separationsrezesse abweichende Bestimmungen enthalten.

Das in den angezogenen Motiven in Aussicht gestellte Spezialgesetz zur Regelung der Hand- und Spanndienste beim Landstraßenbau ist am 21. Juni 1875 ergangen[33]) und bestimmt in den §§ 1 und 2:

> § 1. Für denjenigen der Theil der Provinz Posen, in welchem in Ermangelung provinzialrechtlicher Vorschriften die §§ 13 und 14 Tit. 15 Th. II. A. L. R. gelten, treten an Stelle der letzteren bis zum Erlaß einer Wegeordnung folgende Bestimmungen:
>
> §. 2. Zur Leistung von Hand- und Spanndiensten für die Unterhaltung und Besserung der Land- und Heerstraßen (§ 1 Tit. 15 Th. II. A. L. R.) sind die von diesen Straßen berührten städtischen oder ländlichen Gemeinden, beziehungsweise die selbstständigen Gutsbezirke verpflichtet.
>
> Es bleibt diese Verpflichtung jedoch auf die Unterhaltung des innerhalb eines jeden Gemeinde- beziehungsweise Gutsbezirks belegenen Theils der Land- und Heerstraßen beschränkt.

In den Motiven zu diesem Gesetze[34]) wird ausgeführt, daß nach verschiedenen Erkenntnissen des höchsten Gerichtshofes, so besonders nach dem Erkenntniß v. 25. Febr. 1856 (Entsch. d. Ob.-Trib. Bd. 32 S. 175) die Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten zum Wegebau, als ein Ausfluß der Landesfolge, lediglich auf dem Bauernstande ruhe, und die Besitzer von Rittergütern, sowie die Städteeinwohner davon befreit seien. Dann

---

32) a. a. O. Bd. 2 S. 3—20.

33) G.S. S. 324.

34) Drucks. d. Abg.H. v. 1875 Nr. 338, cfr. Nr. 364, 366.

heißt es weiter: „Dieser Rechtszustand, welcher auf Grund der ergangenen Ober-Tribunalsentscheidungen auch für die Verwaltung hat maßgebend sein müssen, widerstreitet in gleicher Weise der Gerechtigkeit und Billigkeit wie der Zweckmäßigkeit.

Ungerecht ist es, daß für einen öffentlichen Zweck, bei dem alle Bewohner einer Gegend interessirt sind, nur eine Klasse derselben belastet wird. Unbillig ist es insbesondere, daß zu diesen Diensten lediglich die Mitglieder des Bauernstandes herangezogen werden, welche nur schwaches und schlechtes Gespann halten, und da sie ihre landwirthschaftlichen Produkte zum größten Theile selber konsumiren, von den Landstraßen verhältnißmäßig nur geringen Vortheil haben, diejenige Klasse dagegen, welche bessere Gespannkräfte besitzt und die öffentlichen Wege vorzugsweise zum Transport von Lasten benutzt, von der Leistung dieser Dienste befreit ist. Unzweckmäßig endlich ist die bestehende Einrichtung, da die Land- und Heerstraßen mit den unzulänglichen Kräften der bäuerlichen Klasse nicht dem Bedürfnisse entsprechend unterhalten und gebessert werden können.

Gesteigert wird die Ungerechtigkeit und Unzweckmäßigkeit dieses Zustandes noch dadurch, daß auch die bäuerliche Klasse selber in sehr verschiedenem Grade von der Last dieser Hand- und Spanndienstleistung betroffen wird, je nachdem eine größere Anzahl von Gemeinden den Landstraßentrakt berührt und je nachdem eine bäuerliche Gemeinde mehr oder weniger weit von der zu unterhaltenden Landstraße entfernt liegt.

Daß dieser Rechtszustand, der den Verhältnissen der Gegenwart nicht entspricht, zu vielfachen Klagen und Beschwerden Veranlassung gegeben hat, kann nicht befremden. Die Staatsregierung hatte der Ueberzeugung, daß diese Klagen begründet sind, von Anfang an sich nicht verschlossen, auf die anderweite Regelung dieser Angelegenheiten aber mit Rücksicht auf den seit langer Zeit beabsichtigten Erlaß einer allgemeinen Wegeordnung nicht Bedacht nehmen zu dürfen geglaubt. Nachdem die Beschwerden in den letzten Jahren aber dringender hervorgetreten waren, und auch die Landesvertretung die Nothwendigkeit einer schleunigen Abhülfe wiederholt anerkannt hatte (vergl. stenographische Berichte der Verhandlungen des Abgeordnetenhauses pro 1873, S. 181 ff. Erster Bericht der Kommission für das Gemeindewesen des Abgeordnetenhauses über Petitionen, Drucksachen Nr. 212 S. 17 ff.), wurden die früheren Bedenken gegen die anderweite Regelung dieser Angelegenheit im Wege der Spezialgesetzgebung aufgegeben. Dem Hause der Abgeordneten

wurde dieser Entschluß der Staatsregierung am 13. Mai 1874 bei der Plenarberathung über verschiedene auf die Wegeverhältnisse der Provinz Posen bezügliche Petitionen angekündigt und zugleich mitgetheilt, daß dem in demselben Jahre zusammentretenden Posener Provinziallandtage der bereits aufgestellte Gesetzentwurf zur Begutachtung vorgelegt werden solle. Trotz dieser Erklärung wurde von dem Abgeordnetenhause noch besonders beschlossen, die erwähnten Petitionen in Erwägung, daß die darin geschilderten Mißverhältnisse der Wegegesetzgebung in der Provinz Posen von der Art seien, daß eine baldige Abhülfe nothwendig erscheine, der Königlichen Staatsregierung zur Abhülfe im Wege der Gesetzgebung zu überweisen.

Von dem 17. Provinziallandtage des Großherzogthums Posen, welchem der bezügliche Gesetzentwurf zu Folge Allerhöchster Ermächtigung vom 20. Mai 1874 vorgelegt worden, ist die Nothwendigkeit, die Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten für die Unterhaltung der Land- und Heerstraßen in der Provinz, soweit die §§ 13 und 14 Titel 15 Theil II Allgemeinen Landrechts in Geltung sind, anderweitig zu regeln, einstimmig anerkannt worden. Dagegen ist über die Frage, in welcher Weise die Regelung zu erfolgen haben würde, eine Verständigung nicht erfolgt, da weder für die Regierungsvorlage, welche die Verpflichtung zur Leistung der Hand- und Spanndienste auf die adjazirenden Gemeinden übertragen will, noch für den Vorschlag des zur Vorberathung über den Gesetzentwurf eingesetzten Ausschusses des Provinziallandtages, diese Verpflichtung auf den Kreis übergehen zu lassen, die durch den § 45 des Gesetzes vom 27. März 1824 vorgeschriebene Zweidrittelmajorität sich ergeben hat.

Dem Landtage der Monarchie ist der zur Beseitigung der mehrerwähnten Mißstände in der Provinz Posen bestimmte Spezialgesetzentwurf mit Rücksicht auf den demselben inzwischen zu Folge Allerhöchster Ermächtigung vom 27. Januar 1875 unterbreiteten Entwurf einer allgemeinen Wegeordnung bisher nicht vorgelegt worden. Da nun aber nach dem Stande der parlamentarischen Arbeiten es immerhin zweifelhaft ist, ob der Entwurf der allgemeinen Wegeordnung in der gegenwärtigen Session Gesetzeskraft erlangen wird, so hat die Staatsregierung sich für verpflichtet gehalten, den für die Provinz Posen bestimmten Spezialgesetzentwurf noch besonders zur Vorlage zu bringen. Die Bestimmungen des vorgelegten Gesetzentwurfs werden nur einer kurzen Erläuterung bedürfen.

Wie die Klagen und Beschwerden ausschließlich aus dem Theile der Provinz Posen, der früher zu Südpreußen gehört hat, und in welchem nach den Erkenntnissen des Obertribunals vom 17. Februar 1837, 5. Juni 1841, 7. Februar 1848, 25. Februar 1856, 29. Januar 1863 und 23. Mai 1864 besondere provinzielle Wegeordnungen nicht existiren, hervorgegangen sind, so haben die Bestimmungen der §§ 13 und 14 a. a. O. thatsächlich auch nur in diesem Theile der Provinz Posen Geltung und für denselben Bedeutung. Es ist daher auch nur für diesen Theil der Provinz Posen eine Abänderung des gegenwärtigen Rechtszustandes erforderlich.

Nach dem in fast allen bisherigen Wegeordnungen gleichmäßig erkennbaren Prinzipe liegt die Verpflichtung zur Unterhaltung der unchaussirten Wege der Regel nach der Gemeinde ob. Diesem Prinzipe ist auch der dem Landtage gegenwärtig vorliegende Entwurf der Wegeordnung gefolgt und hat die regelmäßige Wegebaulast hinsichtlich der unchaussirten Wege zu einer Kommunallast gemacht. Von der Uebertragung der ganzen Unterhaltungslast auf die Gemeinden ist beim Erlaß dieses Spezialgesetzes abgesehen, dagegen für angemessen erachtet, bis zur endgültigen Regelung dieser Verhältnisse durch die allgemeine Wegeordnung, bis zu deren Erlaß dieses Gesetz nur Geltung haben soll, die Leistung der Hand- und Spanndienste, wie dies durch den § 2 des Entwurfes geschieht, den betreffenden Gemeinden und Gutsbezirken, deren Bezirk von den Land- und Heerstraßen berührt wird, zu übertragen, gleichzeitig aber auch auf die Ausdehnung der Straße innerhalb des Gemeindebezirks zu beschränken. Die von dem Ausschusse des Provinziallandtages vorgeschlagene Uebertragung der Verpflichtung zur Leistung der Hand- und Spanndienste auf den Kreis läßt sich mit dem Kommunalprinzipe, welches der Entwurf der allgemeinen Wegeordnung an die Spitze gestellt hat, und der von der zur Vorberathung desselben eingesetzten Kommission des Abgeordnetenhauses gutgeheißen und angenommen ist, nicht in Uebereinstimmung bringen."

In den Motiven findet sich keine Andeutung, ob auch die auf Rezessen beruhende Verpflichtung der Landgemeinden, die zur Unterhaltung der Landstraßen in den Gutsbezirken erforderlichen Hand- und Spanndienste zu leisten, hat aufgehoben werden sollen. Bei der Berathung im Abgeordnetenhause ist der Entwurf namentlich aus dem Gesichtspunkt angegriffen worden, daß durch denselben die Rezesse, welche die Pflicht der Wegeunterhaltung regeln, beseitigt würden; die Bauern hätten erst durch die Regulirung der bäuer-

lichen Verhältnisse ein Eigenthumsrecht erworben und in diesem Eigenthumsrecht ein ausreichendes Aequivalent für die ihnen noch verbliebenen Wegelasten erhalten. Ein Redner führte aus, als die Bauern die Wegelasten übernahmen, hätten sie weitaus nicht die Bedeutung gehabt, die sie heute haben, und es scheine billig, diese Last jetzt auf dasjenige Maß zurückzuführen, zu dem die Bauern durch die Genehmigung der Rezesse ihre Einwilligung zu geben glaubten.[35]) Von Seiten des Ministers wurde hiergegen darauf aufmerksam gemacht, daß es sich in dem ganzen Gesetze nicht darum handle, privatrechtliche Verpflichtungen in irgend einer Weise zu ändern, sondern das, was bisher nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen dem Bauernstande obliege, solle in Folge einer neueren Gesetzgebung auf die Gemeinden übertragen werden.[36])

Hieraus erhellt, daß es nicht die Absicht des Entwurfs war, die bestehenden Rezesse zu ändern. Zu einer solchen Abänderung würde auch eine ausdrückliche gesetzliche Bestimmung erforderlich gewesen sein, wie solche in den §§. 61—63 des Entwurfs einer Wegeordnung von 1865 enthalten war.[37])

Die durch das Gesetz vom 21. Juni 1875 eingeführten Bestimmungen über die Kreishülfe sind unten im Zusammenhang dargestellt.[38])

5. Ueber die Verpflichtung zum Wegebau in Schlesien bemerken die Motive zum Entwurf einer Wegeordnung von 1875 Folgendes:[39])

„In den vormals Böhmischen Enklaven der Provinz Schlesien und dem erst in Folge des Tilsiter Friedens zu Schlesien gelegten Domainenamte Zmielin (Dörfer Zmielin, Groß-Chelm und Kozytow) bestehen streng genommen provinzielle, das Wegerecht betreffende Vorschriften nicht, es hat das sogleich zu erwähnende Schlesische Wegereglement vom 11. Januar 1767 sich jedoch thatsächlich völlig eingebürgert und wird, wiewohl eine förmliche Publikation desselben nie erfolgt ist, observanzmäßig zur Anwendung gebracht. Die von der Neumark zu Schlesien geschlagenen Ortschaften theilen das später zu erwähnende Recht der ersteren. Das Provinzialrecht der Oberlausitz und der im Kreise Hoyerswerda belegenen zu den sächsischen Erblanden gehörig gewesenen Ort-

[35]) Stenogr. Berichte d. Abg.-H. 1875 S. 1897, 1899.
[36]) a. a. O. S. 1916.
[37]) s. unten § 18 Nr. 5.
[38]) s. unten 15.
[39]) a. a. O. S. 30.

schaft Heinersdorf wird im Zusammenhang mit den Rechtsverhältnissen in der Provinz Sachsen erwogen werden. Hiernach bleibt an dieser Stelle nur die betreffende Gesetzgebung für das Herzogthum Schlesien nebst der Grafschaft Glatz darzustellen.[40]) Dieselbe ist sehr ausführlich und umfangreich. Bei der Besitzergreifung Schlesiens wurden die Wege in sehr schlechtem Zustande gefunden, und ergingen deshalb von Zeit zu Zeit Verfügungen, um diesen Zustand zu bessern. Dieselben reichen in dies Jahrhundert hinein und sind bei v. Rönne a. a. O. S. 565—588 aufgeführt.[41]) Wesentlich und noch in Kraft stehend sind:

das Landstraßen- und Wegereglement de dato Berlin, den 11. Januar 1767, für das Herzogthum Schlesien und die Grafschaft Glatz,[42]) welches seinen Anlaß aus der schlechten Beschaffenheit der Landstraßen nach dem siebenjährigen Kriege hatte und deshalb besonders letztere in Obacht nahm, hinsichtlich der prinzipalen Bauverpflichtung aber nach seinen eigenen Worten nur bestehendes Recht bestätigen wollte; das Wegezollreglement vom 26. August 1789 für Schlesien und die Grafschaft Glatz, mit Deklaration vom 1. März 1800 und Publikandum vom 26. Oktober 1802,[43]) Kabinetsordre vom 11. Juli 1838.[44])

Das Wegezollreglement mit den nachfolgenden Bestimmungen regelt den Chausseebau. Nachdem durch die letztgenannte Kabinetsordre die den Gemeinden und Dominien früher obgelegenen Fuhren und Dienste zur Unterhaltung der Chausseen aufgehoben sind, der allgemein gültige Chausseegeldtarif eingeführt ist, die Kabinetsordre vom 8. März 1832 und die Verordnung vom 6. Februar 1849[45])

---

40) S. Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1859 Bd. 1 Nr. 27 Litt. E, 1858 Bd. 3 Nr. 133 Litt. D, Sten. Ber. 1859 S. 196 bis 198, 1858 S. 647, 1862 Sitzung vom 23. September. Revidirter Entwurf des Provinzialrechts des Herzogthums Schlesien und der Grafschaft Glatz, Berlin 1841, §§ 149 bis 156. Die vorgängigen Entwürfe des Provinzialrechts werden unten erwähnt.

41) Cfr. für die frühere Zeit die Verordnungen und Patente bei J. A. de Friedenberg, tractatus juridico-politicus de Silesiae juribus, Breslau 1738, 1741, lib. II. cap. XXIX S. 83, 121 ff. und Vater, systematisches Repertorium der Preußisch-Schlesischen Verfassung Bd. 2, Breslau 1798, S. 216 ff.

42) Korn's neue Schlesische Edikten-Samml. Bd. 10 S. 3 ff. Nr. 105; von Rönne, a. a. O. S. 566.

43) Korn's Samml. Bd. 3 S. 78, Bd. 7 S. 21, Bd. 8 S. 253; v. Rönne, a. a. O. S. 219 ff. 227.

44) Gesetzsammlung 1838 S. 379.

45) Gesetzsammlung 1832 S. 119, 1849 S. 80.

die Verpflichtung zur Wegräumung des Schnees von den Kunststraßen allgemein geregelt haben, bestehen in dieser Beziehung besondere Verhältnisse nicht mehr und ist nur noch fraglich geblieben, ob der § 14 des Reglements von 1789:

„Brückenunterhaltungen und Bauten von Hauptgräben, großen Kanälen, Flüssen und Strömen, bleiben denen zugetheilt, die bisher dazu verpflichtet gewesen, und sollten neue Brücken als nothwendig befunden werden, so geht es nach den Bestimmungen des Wegereglements d. d. den 11. Januar 1767."

noch in Kraft steht oder durch das Publikandum vom 26. Oktober 1802 in der Weise aufgehoben ist, daß der Chausseebaupflichtige auch diese Brücken zu unterhalten hat. Im Widerspruch mit den Verwaltungsbehörden, nach deren Ansicht das Publikandum lediglich eine Verminderung des Chausseegeldes bezweckte, und um so weniger weitere Vergünstigungen zugestehen wollte, als ursprünglich bei dessen Erlaß die gänzliche Aufgabe der Chausseen seitens des Fiskus beabsichtigt war, hat das Obertribunal für die letztere Alternative entschieden.[46])

Was die nicht chausseemäßig ausgebauten Straßen betrifft, so versteht das Reglement vom 11. Januar 1767 § 5 unter öffentlichen Heer- und Landstraßen:

„alle Straßen, welche mit der ordinairen Königlichen Post (jedoch die Nebenwege, welcher sich die Postillons manchmal bedienen, davon ausgeschlossen) befahren werden, alle Wege, welche mit Fuhr- und Frachtwagen, mit Kaufmannsgütern und zollbaren Waaren beladen, befahren werden mögen;

alle Hauptwege, die von einer Stadt zur andern führen, und worunter auch die hin und wieder befindlichen kleinen, hohen oder sonst benahmte Straßen mitzurechnen sind.

Die Feld- und übrigen Wege aber, so nur von einem Dorfe zum andern führen, und außerhalb obgedachten Hauptstraßen liegen, gehören nicht hierher, sondern solche müssen von jeder Gemeinde vor sich alleine unterhalten werden."[47])

---

[46]) Erkenntniß vom 27. April 1838, Präj.-Nr. 480, Präj.-Samml. S. 307. Erkenntniß vom 13. Juli 1860 in Sachen der Stadt Hirschberg gegen Fiskus, Striethorst's Archiv, Bd. 37, S. 352, Nr. 85.

[47]) Cfr. über den Begriff auch Koch, Schlesisches Archiv für die praktische Rechtswissenschaft, Bd. 2. Breslau 1838, S. 339 ff. Erkenntniß des Obertrib. vom 23. Februar 1857, Entsch. Bd. 35, S. 163.

Die letzteren Worte deuten darauf hin, daß bei den Heer- und Landstraßen, nicht aber bei sonstigen Wegen, im Falle der Ueberlastung der Pflichtigen Nachbarhülfe durch die benachbarten Dorfschaften und Dominien,[48]) erforderlichenfalls auch durch die Kreise zu gewähren ist (§ 7 des Reglements).

Nicht ohne Zweifel ist die Vertheilung der prinzipalen Wegebaulast. Während der § 5 an der angeführten Stelle von „jeder Gemeinde" redet und § 7 ausspricht:

> „Wenn nun bereits feststeht, daß diejenigen Dominia und Gemeinden, deren Grundstücke die Landstraße berühren, solche in Stand setzen und erhalten müssen, weil sie auf verschiedene Art Vortheile von den Reisenden und Fuhrwerken ratione Brau- und Brandweinurbars, auch sonsten haben, so hat es auch dabei sein Bewenden, es wären denn Verträge, Rechtssprüche oder eine rechtsständige Observanz[49]) vorhanden, welche ein anderes bestimmten, — und überhaupt, wo es zweifelhaft ist, wer zur Reparatur des Weges verbunden, müssen die Grundherrschaften und Gemeinden, auf deren Grund und Boden der Weg geht, ohne alle Ausnahme, salve jure et processu, die Landstraße in Stand setzen und unterhalten" u. s. w.;

heißt es im §. 6:

> „Und da nach der alten hergebrachten Gewohnheit derjenige, welcher mit seinen Ackerstücken an die Landstraße anstößt, den Theil derselben, welcher daran liegt, in Stand setzen und erhalten muß, so hat es dabei lediglich sein Bewenden und es hat sich Niemand dieser Schuldigkeit zu entziehen. Es ist aber dieses nur von den Stücken Acker zu verstehen, welche der Breite nach an die Landstraße anstoßen. Sollte aber der Acker eines oder des

---

[48]) v. Rönne a. a. O. S. 583, Koch, S. 292 ff. An letzterer Stelle sind namentlich Reskripte von 1788 und 1814 erwähnt, welche die Mitverpflichtung der Dominien bei Leistung der Nachbarhülfe konstatiren.

[49]) „Eine solche Observanz, durch welche die Verpflichtung zum Wegebau abweichend von den darüber im Schlesischen Wegereglement vom 11. Januar 1767 enthaltenen Grundsätzen bestimmt werden soll, muß aber schon zur Zeit der Emanation dieses Reglements in Uebung gewesen sein." Erkannt in theilweiser Abänderung des Erkenntnisses des Obertribunals vom 18. Januar 1854 — Striethorst's Archiv Bd. 11 S. 247 Nr. 53 — von dem III. Senat des Obertribunals unterm 17. November und resp. 1. Dezember 1865 — Entsch. Bd. 56, S. 365.

anderen Unterthanen der Länge nach an die Landstraßen stoßen, so müssen alle Diejenigen, welche in derselben Flur Äcker haben, zu der Wegebesserung und Unterhaltung mit konkuriren und es können sich in solchem Falle auch nicht die Dominia davon ausschließen."

Trotz letzteren Paragraphs muß jedoch davon ausgegangen werden, daß die Wegebaulast bezüglich aller Wege an sich den Gemeinden als solchen obliegt, der § 6 nur die damals herkömmliche Vertheilungsart reproduzirt. Es ergiebt sich dies zunächst aus dem Reglement selbst. Die §§ 5 und 7 sind sedes materiae, § 7 ist überschrieben: „wer eigentlich schuldig ist, die Landstraßen im baulichen Stande zu halten: nämlich die anliegenden Dominien und Gemeinden", während § 6 zunächst nur die Aufsicht und Besorgung des Landstraßenbaues bestimmt. Auch ist sonst wiederholt von den „Gemeinden" als den Verpflichteten die Rede. So weiterhin (im § 7) bei Bestimmung über die Nachbarhülfe, bei dem Verhältniß zwischen Dominien und Gemeinden und bei der Anordnung über Brücken und Rinnen. Ebenso im § 19, wo von den „Städten" insbesondere gehandelt wird. Ferner bezieht sich die im § 6 bezeugte Observanz allein auf Landstraßen; bezüglich der Kommunikationswege (§ 5) ist nur von den Gemeinden die Rede. Es ist an sich nicht denkbar, daß bei letzteren eine Gemeinschaft — also ein Leistungsfähiger —, bei den Landstraßen nur der Adjazent prinzipaliter verpflichtet gewesen sein sollte. So sagt denn auch die, das Wegereglement hinsichtlich der inneren Dorfstraßen bestätigende, bezüglich ergänzende Dorfpolizeiordnung vom 1. Mai 1804, Abschnitt XVI § 1[50]):

„Jede Gemeinde ist zur Instandhaltung der ihre Gründe und Dörfer durchlaufenden Straßen in der an jedem Orte üblichen Observanz verpflichtet."

und es ist schon in früheren Zeiten Herkommen gewesen, daß, auch soweit die Wege von Rustikalländereien berührt wurden, die Besserung derselben durch Gemeindearbeit geschah, der Grundsatz der Verpflichtung nach Adjazenz aber auf das Verhältniß der Gemeinden untereinander beschränkt wurde. So erhellt aus Friedenberg a. a. O. und aus Vater, Repertorium a. a. O. S. 217. An letzterer Stelle geschieht eines Kammerresoluts vom 5. November 1766 Erwähnung,

---

50) Ob diese Dorfordnung rite publizirt ist, ist zweifelhaft; v. Rönne a. a. O. S. 585. Auf Grund derselben ist behauptet, daß die Dominien zur Unterhaltung der Dorfstraßen nicht beizutragen hätten.

durch welches sogar ein Abkommen unter Unterthanen, daß ein Jeder die schadhaften Wege und Straßen nur soweit, als sein Grund und Boden reiche, bessern solle, für ein dem bono publico und der durchgängigen Observanz entgegenlaufendes nichtiges Faktum erklärt ist. Gleiches Zeugniß enthalten die Provinzialrechte von Stilow[51]) und F. W. Pachali[52]). Stilow sagt: „Mit Recht hatte sich von uralter Zeit her gerade dasjenige als Landesobservanz hingestellt, was (nach Stilows Auffassung) das Wegereglement als Ausnahme aufstellt, daß nämlich nicht allein die unmittelbaren Adjazenten, sondern alle, welche in derselben Flur Acker haben, zur Wegebesserung verpflichtet seien, und daß die Wegebesserung und die Fuhren zum Bau der Brücken im Dorfe zur Gemeinarbeit gehören, zu welchen auch die Dominien mit Fuhren kontribuiren mußten." Endlich bemerkt Wentzel in seinem Provinzialrecht des Herzogthums Schlesien und der Grafschaft Glatz,[53]) wie sich Jeder, der eine Straße in Schlesien bauen oder ausbessern sah, überzeugt haben muß, daß der Grundsatz, wonach die Adjazenten bauen sollen, nie befolgt wird. Dasselbe gilt von dem jetzt zur Provinz Brandenburg gehörigen Kreise Schwiebus, wie schon bei den ständischen Verhandlungen (1836) zur Sprache gekommen ist.

Die resolutorischen Entscheidungen im administrativen Wege sind ungleichmäßig, bald im Sinne der Verpflichtung der Adjazenten, bald im Sinne der Verpflichtung der Gemeinden ergangen. In letzterer Zeit ist nach vorgängiger gründlicher Erörterung der Sache regelmäßig auf die Gemeinden in der Annahme zurückgegangen, daß letzteren die eventuelle Repartition auf die Adjazenten zu überlassen sei. Die Berechtigung hierzu nimmt auch das Obertribunal in dem Erkenntnisse vom 23. Februar 1857[54]) an. Von demselben Gerichtshof, an gleicher Stelle und in dem Erkenntnisse vom 26. September 1854[55]) ist ausgeführt, daß und unter welchen Voraussetzungen eine Gemeinschaft der Dominien und Gemeinden bei der Wegeunterhaltung einzutreten hat. Das häufige Vorkommen dieser Gemeinschaft ist bei den ständischen Verhandlungen in den dreißiger Jahren bekundet.

Wie nach Allem in den besprochenen Landestheilen eine fiskalische Verpflichtung hinsichtlich des Wegebaues nicht besteht, so

---

[51]) 1780, gedruckt Berlin 1830, S. 333.

[52]) 1781, gedruckt Breslau 1831, S. 60, 92.

[53]) Breslau 1839, S. 9, 21, 22; Motive S. 146, 209—213.

[54]) Entsch. Bd. 35 S. 163.

[55]) Entsch. Bd. 28 S. 462; Präj.-Nr. 2555. Präj.-Samml. Bd. 2 S. 116.

auch nicht speziell hinsichtlich des Brückenbaues. Eine solche Verpflichtung ist auf Grund des § 7 des Reglements:

> „Außer dieser Verbindlichkeit derer Dominiorum und Gemeinden, die Landstraßen im Stande zu erhalten, müssen dieselben auch alle, quer über oder unter denselben weggehende Brücken und Rinnen von 1, 2, 4 bis 6 Ellen weit im Bogen, sie mögen auf das neue angelegt werden müssen oder schon vorhanden sein, unterhalten;"

bei Brücken über 6 Ellen Weite hin und wieder in Anspruch genommen. Es heißt jedoch im Anschlusse an obige Worte sogleich weiter:

> „ingleichen müssen alle Brücken fernerhin nach der Vorschrift von denenjenigen, so solche bisher zu unterhalten verbunden gewesen, unterhalten werden";

und diese Worte sind nach den Materialien an der Stelle der früher allerdings beabsichtigt gewesenen Verpflichtung des Fiskus — zur Vermeidung und Beseitigung der letzteren — eingeschoben, während man die vorhergehenden Worte denen nunmehr das Korrelat fehlte, stehen ließ. Damit ist die für die Wegeunterhaltung bestätigte Regel auch hier gültig geblieben. Die §§ 17 und 18 stimmen damit überein und das Obertribunal ist dieser Interpretation, wenigstens im Resultate, beigetreten.[56]"

Das Königliche Oberverwaltungsgericht hat in eingehender, rechtsgeschichtlicher Entwickelung nachgewiesen, daß zur Unterhaltung aller öffentlichen Wege die Gemeinden, Städte und Güter in ihren Grenzen verpflichtet sind, und die Adjazenten, soweit sie mit ihren Aeckern der Breite nach an die Straße stoßen, als unmittelbar Verbundende nur da einzutreten haben, wo dies nach der bisherigen Observanz Rechtens ist.[57])

6. Bezüglich des Wegerechts in der Provinz Brandenburg

---

[56]) Entscheidung vom 19. Januar 1838, Präj.-Nr. 417; Präjudizbuch S. 211, Koch, Schlesisches Archiv a. a. O. Bd. 2 S. 223, 249, 264 ff. Entscheidung vom 17. September 1847; Rechtsfälle aus der Praxis des Geheimen Obertrib. Bd. 2 S. 224. An letzterer Stelle ist zugleich ausgeführt, daß bei der Unterhaltung der Brücken schon naturgemäß von einer Verpflichtung der Adjazenten nicht die Rede sein könne. vielmehr diejenigen verpflichtet seien, durch deren Feldmark die Straße gehe.

[57]) O.G.V. E. Bd. 11 S. 193, vgl. Bd. 9 S. 69, Bd. 12 S. 252, Bd. 14 S. 291, Bd. 16 S. 290; vergl. Striethorst, Arch. Bd. 95 S. 43, Zeitschrift für Landeskulturgesetzgebung Bd. 17 S. 68; contra O.T. E. Bd. 54 S. 399 u. 407.

enthalten die Motive zum Entwurf einer Wegeordnung von 1875 folgende Darstellung:[58])

„In der Provinz Brandenburg kommen zur Anwendung:
in dem Schwiebuser Kreise das Schlesische Recht;
in einigen ehemals zum Großherzogthum Posen (Südpreußen gehörigen Landestheilen[59]) das Allgemeine Landrecht;
in den vormals Pommerschen Dörfern das Provinzialrecht des Herzogthums Pommern;[60])
in den Distrikten, welche früher zu der Sächsischen Erblanden gehört haben,[61]) sowie in der Nieder-Lausitz die bezüglichen Provinzialrechte;
in dem früher zum Herzogthum Magdeburg gehörigen, seit 1773 abgezweigten Luckenwaldeschen Kreise das Magdeburgische resp. Märkische Provinzialrecht;
in der Kur- und Neumark das letztere.

Wegen des Pommerschen, Sächsischen, Niederlausitzischen und Madeburgischen Rechts ist auf die folgende Darstellung der bezüglichen Rechtsverhältnisse hinzuweisen. Dem Luckenwalder Kreise ist bei seiner Zuweisung zur Kurmark das frühere Magdeburgische Recht nach seinem damaligen Bestande reservirt. Nach einem Berichte der Regierung zu Potsdam vom 26. Januar 1841 ist später auch das für die Kurmark ergangene Chausseebauedikt vom 18. April 1872 dort publizirt. Die rechtliche Einwirkung dieser Publikation ist zweifelhaft, da dieses Edikt, obschon es eine allgemeine Anwendung in der Kurmark in Aussicht nimmt, doch im Wesentlichen nur die bestehende Observanz sanktionirt und diese Märkische Observanz zuvor im Luckenwalder Kreise nicht bestand. Gleichwohl ist dieselbe —

---

[58]) a. a. O. S. 34.

[59]) Es sind dies die kleinen Bezirke der Ortschaften Schermeisel und Grochow, Ost-Sternberger Kreises, Reg.-Bez. Frankfurt.

[60]) Faktisch ist hier nach den Ständischen Verhandlungen de 1836 das Recht der Mark in Anwendung.

[61]) Es liegen diese Distrikte in den Kreisen Zauch-Belzig und Jüterbog-Luckenwalde des Regierungsbezirks Potsdam. In dem ersteren Kreise gehört dazu der ganze Belzigsche Distrikt, der südwestliche Theil des Kreises nebst den vom Zaucheschen Distrikt umgebenen Ortschaften Cleistow-Canin und Busendorf, im Ganzen 3 Städte und 87 ländliche Ortschaften, in dem letzteren Kreise gehören dazu die Herrschaft Baruth, die Aemter Jüterbog und Dahme und die Ortschaften Niederseefeld, Niebendorf, Heinsdorf, Petzus, Blankensee und Stangenhagen, also der südliche und östliche Theil des Kreises, im Ganzen 3 Städte und 70 ländliche Ortschaften.

vielleicht in Folge nicht erheblicher Unterschiedlichkeiten beider Rechte — auch dort praktisch zur Anwendung gekommen. Es ist dies bei Gelegenheit der Ständischen Verhandlungen von dem Geheimen Regierungsrath v. Sellenthin und dem Geheimen Obertribunalsrath Scholz, welche mit dem bezüglichen Provinzialrecht näher vertraut wurden, bezeugt und dabei angeführt, daß bei Anlaß der von dem Kammergerichte verschiedentlich veranstalteten Sammlungen der statutarischen und Gewohnheitsrechte der einzelnen Distrikte der Kurmark eine im Luckenwaldeschen Kreise bei Wegebauten herrschende Abweichung von den sonst in der Kurmark geltenden Bestimmungen niemals zum Vorschein gekommen, daß die nach Inhalt der Kammergerichtsakten P. 82b. gen. im Jahre 1834 veranlaßte genaue Zusammenstellung des besonderen, im Luckenwaldeschen Kreise geltenden Rechts, und der von dem ehemaligen Direktor Eding angefertigte Entwurf desselben gleichfalls nichts davon enthalte. Auch die ständischen Deputirten haben bei Verhandlung über die Wegeordnung in dem Protokoll vom 7. Mai 1836 zwar das Magdeburgische Recht als noch zu Recht bestehend angenommen, aber beschlossen, daß darüber hinweg gegangen werden könne, weil seit Einverleibung des Luckenwaldeschen Kreises in die Kurmark letzterer nach Kurmärkischen Prinzipien behandelt und dagegen kein Einspruch erhoben sei.

Die Hauptbestandtheile der jetzigen Provinz Brandenburg bilden diejenigen Distrikte, welche zur alten Kurmark und zur alten Neumark gehört haben. Von dem dort bestehenden Recht werden zugleich die Altmark und die sonstigen von der Kur- und Neumark abgetrennten Bezirke betroffen. In der Altmark hat zwar während der Westfälischen Zwischenherrschaft der Code Napoléon Geltung gehabt. Da derselbe aber über diese Materie besondere Bestimmungen nicht enthält und mit Rücksicht auf das Patent vom 9. September 1814[62]) hat das Märkische Recht auch dort seine Gültigkeit behalten. Die Regierung zu Magdeburg berichtete seiner Zeit, daß auch thatsächlich während der Zwischenherrschaft eine Aenderung nicht eingetreten sei.[63])

---

62) Gesetzsamml. S. 89.

63) Vergl. über das Märkische Recht überhaupt: Scholtz, das jetzt bestehende Provinzialrecht der Kurmark Brandenburg 1834 Abth. 1 S. 210 ff., §§ 639 bis 644, 646 bis 648, 651, Motive Abth. 2 Th. 2 S. 577 ff.; zweite umgearbeitete Ausgabe, Berlin 1854, §§ 504 bis 512, Motive II S. 369 bis 390. v. Kunow, das jetzt bestehende Provinzialrecht der Neumark, Berlin 1836, Abth. 1 S. 188 §§ 660 bis 665, 667 bis 669, 671, Motive Abth. 2 S. 261 bis 264. Götze, das Provinzialrecht der Altmark nach seinem Standpunkte im Jahre 1835, Magde-

Die jüngsten und maßgebenden Gesetze für diese Landestheile sind das Edikt vom 18. April 1792 „über die Verbindlichkeit der Unterthanen in der Kurmark, in Ansehung des Chausseebaues, wie sie deshalb zu entschädigen sind, und was sonst dabei beobachtet werden soll",[64]) sowie die in den Sammlungen nicht abgedruckte,[65]) in den Entscheidungen des Obertribunals Bd. 16 S. 52 und bei v. Rönne a. a. O. S. 211 im Auszuge mitgetheilte Allerhöchste Verordnung vom 15. Juni 1803, wodurch das vorstehende Edikt auf die Neumark ausgedehnt wird. Die Gültigkeit des Edikts, namentlich auch für die Neumark, ist vom Obertribunal, zugleich in Berichtigung früherer Entscheidungen und früherer Praxis, wiederholt anerkannt.[66])

Indem sich das Edikt vom 18. April 1792 zunächst auf den Chausseebau bezieht, und in dieser Beziehung durch die noch späterhin zu den bezüglichen Paragraphen des Gesetzentwurfs zu erwähnende Kabinetsordre vom 9. Februar 1828 und die Verordnung vom 8. August 1832, bezüglich der Altmark durch die Kabinetsordre 18. Oktober 1834[67]) ergänzt ist — die in dem Edikt für den Chausseebau bestimmten Verpflichtungen der Unterthanen sind in Wirklichkeit nicht in Anspruch genommen — verordnet es im § II:

> „Da nach der fast allgemeinen hergebrachten und besonders in der Kurmark eingeführten Observanz alle Städte, Flecken und Dörfer die Wege und Brücken auf ihren Feldmarken in guten Stand zu setzen und zu erhalten verbunden sind, und in der Regel kein Besitzer der an die Landstraßen grenzenden Grundstücke davon befreit ist, es wäre denn,

---

burg 1836, Th. 2 S. 81 ff. §§ 572—581, Motive Th. 1 Abth. 2 S. 284 ff. Verhandlungen über das Provinzialrecht der Mark Brandenburg mit den ständischen Deputirten, Berlin 1839, Heft 5 S. 48 ff., Anlagen J. a. bis f. Drucks. d. Abg.H. 1858 Bd. 5 Nr. 130, 1859 Bd. 3 Nr. 130; Sten.Ber. 1858 S. 672, 1859 S. 1004.

64) N. C. C. Tom. IX No. 36 de 1792 S. 933. Rabe a. a. O. Bd. 2 S. 299. v. Rönne a. a. O. S. 207.

65) Cfr. Rabe a. a. O. Bd. 13 S. 562.

66) Präj. 10 de 1832; Entscheidungen vom 31. Jan. 1848 und 14. März 1853, Präjudizienbuch S. 305. Centralblatt für Preußische Juristen 1841 S. 924. Entscheidungen des Obertrib. Bd. 16 S. 52, Bd. 17 S. 49. Striethorsts Archiv für Rechtsfälle Bd. 8 S. 355.

Vgl. auch Erk. d. Obertr. vom 14. Juni 1864. Striethorsts Archiv, Bd. 55 S. 132 Nr. 23.

67) v. Kamptz, Annalen Bd. XII S. 546. Gesetzsamml. 1832 S. 202, 1834 S. 179. v. Rönne a. a. O. S. 222, 225.

daß er eine Befreiung rechtlicher Art nacherhalten, oder ihm eine größere Verbindlichkeit auf gleiche Art auferlegt worden; so haben Wir diese Observanz nicht nur in Rücksicht der bisherigen Wege, sondern auch als Regel in Absicht der Chaussees, so lange bestätigen wollen, als in dem Kurmärkischen Provinzialgesetzbuch hierüber ein Näheres bestimmt worden.

Weil aber diese Anlagen sehr kostbar sind, so verlangen Wir von den Gerichtsobrigkeiten und Unsern übrigen, zu den Wegeerhaltungen verpflichteten Unterthanen nur den verhältnißmäßigen Beitrag, den sie zur Herstellung der bisherigen Wege zu leisten verbunden sind." u. s. w.

Diese durch das Gesetz bestätigte Observanz, nach welcher die Städte,[68]) Flecken und Dörfer, sowie die Grundbesitzer sämmtliche öffentliche Wege, einschließlich der Landstraßen, und sämmtliche Brücken auf ihrer Feldmark in Stand zu setzen haben, ist auch sonst vielfach nachweisbar. Schon der Rezeß des Großen Kurfürsten mit den Ständen dies- und jenseits der Elbe und Oder, d. d. Köln a. Sp., den 8. Juni 1652[69]) bezeichnet, „gewisse Oerter, Kreise und Städte", „Haus, Ort oder Stadt" als schuldig, die Dämme, Brücken und Wege zu erbauen und zu erhalten; es folgt die ernstliche Verwarnung, dieser Verpflichtung zu genügen. Gleiche Verpflichtung wird den Unterthanen in den Edikten, die Straßen, Wege und Dämme in gutem Stande zu erhalten" vom 8./18. März und 8./18. Mai 1669[70]) in Erinnerung gebracht. Die Flecken-, Dorf- und Ackerverordnung vom 16. Dezember 1702, Nr. 6. 33[71]) bestimmt, daß die Gemeinden die Heerwege und überhaupt die Wege bessern müssen. Das Edikt wegen Besserung der Wege und Brücken vom 30. August 1712[72]) verpflichtet die von Adel, Städten und Gemeinden in den Dörfern zur Pflasterung oder Erhöhung der Wege mit Erde oder Sand. Das Straßen- und

---

68) Die Verpflichtung der Städte, namentlich der Stadt Berlin, die öffentlichen Straßen der Stadt in guten Stand zu setzen und zu unterhalten, ist durch das Erk. des Obertrib. v. 12. Okt. 1863 (Striethorst, Archiv Bd. 52 S. 20 Nr. 6) noch besonders anerkannt.

69) C. C. M. Tom. VI Sect. I S. 422.

70) Wahrscheinlich ein und dieselbe Verordnung unter verschiedenem Datum, N. C. C. Tom. VI Abth. 1 S. 513 Nr. 141 Tom. V, Abth. 3 Kap. 2 Nr. 4 S. 337.

71) C. C. M. Tom. V Abth. 3 Kap. 1 S. 227 Nr. 32. Rabe a. a. O. Bd. 1 Abth. 1 S. 238.

72) C. C. M. Tom. III Sect. 3 Kap. 3 S. 362.

Wegebesserungs-Reglement der Kurmärkischen Kammer vom 23. März 1764[73]) enthält in seiner Einleitung unter Berufung auf frühere landesherrliche Verordnungen eine Erinnerung sämmtlicher Gerichtsobrigkeiten, auf die präzise Beobachtung der Straßen- und Wegeverbesserungsverordnungen hinführo nachdrücklicher zu achten, sowie den Befehl an die Dorfschulzen, sowohl die Dorfwege, als insbesondere die Post- und Landstraßen auf ihren Feldmarken genau zu visitiren. Als zur Reparatur der Wege, Dämme und Brücken verpflichtet werden die K. Aemter, die Städte, die Dorfschaften und die vom Adel aufgeführt. Endlich gedenkt auch die Deich- und Ufer-, auch Graben- und Wegeordnung für das Oderbruch in der Mittel- und Neumark vom 23. Januar 1769,[74]) im Caput XIV „Unserer bekannten Landesverfassung", wonach „solches von denen Interessenten, über deren Feldfluren die Wege und Brücken gehen, bewerkstelligt werden muß".[75]) Gleiches wird von den Schriftstellern bezeugt. Bei Müller, practica civilis Marchica resol. 46 Nr. 20, heißt es:

> Incumbit itaque hodiernis temporibus magistratui in civitatibus et nobili in pagis jurisdictionem habenti vias in suo territorio conficere et reficere.

Nach resol. 99 Nr. 59 sollen die Bauern, außer den gewöhnlichen Diensten, so oft es nöthig ist, dazu helfen. Nach resol. 46 Nr. 1 ff., 21 ff. sind die Brücken dem Wege accessorisch und dürfen solche über öffentliche Flüsse nur mit landesherrlicher Genehmigung gebaut werden.

Joachim von Holzendorffen ist in einer Streitsache mit dem Rath zu Templin durch Kammererkenntniß vom 23. Januar 1601 verurtheilt, eine Brücke in dem Dorfe Wichmannsdorf zu unterhalten, weil sie auf seinem Grund und Boden gelegen. Eine Brücke über die Spree ist seit längst zu $^2/_3$ von dem Berliner, zu $^1/_3$ von dem Köllner Senat unterhalten; — Hauptbrücken und Hauptdämme,

---

[73]) N. C. C. Tom. III S. 379 Nr. XX de 1764. Rabe a. a. O. Bd. 1 Abth. 3 S. 6. v. Rönne a. a. O. S. 523.

[74]) N. C. C. Tom. IV S. 5121 Nr. 7 de 1769. Rabe a. a. O. Bd. 1 Abth. 3 S. 429.

[75]) Cfr. die ähnlichen bei Scholtz a. a. O. 1. Ausgabe zu § 651, 2. Ausgabe, Motive II S. 378 citirten Ordnungen; die fast gleichlautende Deich-, Ufer-, Graben- und Schauordnung für das Warthebruch vom 23. März 1802 §§ 71 ff. N. C. C. Tom. XI S. 785 Nr. 20 de 1802. Rabe a. a. O. Bd. 7 S. 88 ff.; die Deich-, Ufer- und Grabenordnung für das Netzebruch vom 14. Dez. 1779 Kap. I, III, XIV, XV N. C. C. Tom. VI S. 1631 Nr. 42 de 1779. Rabe a. a. O. Bd. 1 Abth. 6 S. 384 ff.

wie der Fehrbellinische Fahrdamm, wurden von größeren Distrikten unterhalten.[76]) Bei Scheplitz, consuetudines Brandenburgenses Suppl. ad partem IV. Tit. 21 § 1 S. 669 heißt es:

„Muß also der die Brücken unterhalten, auf dessen Grund sie gelegen sein."

Daß die Wegebaukosten in den Städten zunächst aus dem Kämmereivermögen, event. durch Umlage bei den Bürgern mit Berücksichtigung etwaiger Observanzen zu decken sind, ist außer Zweifel.[77])

Bestritten ist dagegen, wie sich die Baulast auf dem Lande vertheilt. Jede bezügliche Ansicht beruft sich auf die eine oder andere der obigen gesetzlichen oder wissenschaftlichen Autoritäten, zugleich auf Observanzen. Die Bedenken und Zweifel gehen besonders nach zwei Richtungen.

Sie betreffen zunächst das Verhältniß zwischen den Gutsherrschaften und Gemeinden. Ihre Wegebauverpflichtung soll nach vielseitiger Meinung eine gemeinschaftliche, zumeist in der Art sein, daß die Dominien das Material, sofern es nicht auf der Gemeindeflur vorhanden, und den Arbeitslohn — in einigen Gegenden wohl auch nur ersteres, die Bauern die Fuhren, die Kossäthen die Handdienste zu leisten, bei letzteren nach Umständen auch die nicht angesessenen Gemeindeglieder zu kontribuiren hätten.[78])

Nach der anderen Ansicht geht jene Verpflichtung, abgesehen von einzelnen Fällen, ganz auseinander. Hierfür sprechen mehrere Erkenntnisse des Obertribunals.[79]) Die Stände haben dagegen bei den verschiedenen Berathungen in überwiegender Majorität die erste Ansicht, welche im Wesentlichen der Auffassung in Götzes Provinzialrecht konform ist, festgehalten.[80]) Die Vertreter der Landgemeinden

---

[76]) Cfr. N. C. C. Tom. IV S. 199 ff.

[77]) Müller a. a. O. resol. 46 Nr. 21 bis 24.

[78]) Mathis, allgemeine juristische Monatsschrift für die Preußischen Staaten, 3. Bd., Juli bis Dezember 1806 S. 84 §§ 337 ff. cfr. die oben citirten Provinzialrechte und die Ständ. Verhandl.

Mit der Jurisdiktion steht die Wegebaulast in keiner nothwendigen Verbindung. Wo jener Erwähnung geschieht, erklärt es sich daraus, daß jeder Besitzer eines Märkischen Gutes Edelmann sein mußte und zugleich Gerichtsherr war. Der Ausdruck „Gerichtsobrigkeit" war daher nach damaliger Verfassung gleichbedeutend mit „Gutsherrschaft". Entscheidung des Obertr. vom 12. Sept. 1848. Rechtsfälle aus der Praxis des Geh. Obertr. Bd. 4 S. 369.

[79]) Erkenntniß vom 9. Dez. 1835, Centralblatt für Preuß. Juristen 1841 S. 924 vom 8. Nov. 1860. Striethorst a. a. O. Bd. 39 S. 187 Nr. 44. Vergl. die Citate in Anlage I c. zu den gedruckten Ständischen Verhandlungen de 1839 und die in Anmerkung 81 erwähnten Erkenntnisse.

[80]) Scholtz, Provinzialrecht 1854, Motive II S. 373.

und die Kommissarien der Regierung widersprachen im Ganzen oder Einzelnen, unter Berufung auf gerichtliche Erkenntnisse. Auch die schon oben erwähnte Instruktion der Regierung zu Frankfurt vom 24. Oktober 1831 ging von Trennung der Verpflichtungen aus.

In einem zweiten Punkte ist streitig, ob die Gemeinden oder die Grundbesitzer als solche verpflichtet sind. Das Obertribunal ist in mehreren Entscheidungen[81]) davon ausgegangen, daß die Wegebaulast in der Mark auf dem Grundbesitz ruht, rein objektiv dinglicher Natur ist, deshalb auch den Rittergutsbesitzern innerhalb ihres Grundbesitzes, und anderweit den die Dorfgemeinden bildenden bäuerlichen Wirthen als eine nachbarliche Pflicht obliegt. Als eine gemeindliche Pflicht ist letztere nicht anerkannt, weil sie nach den Gesetzen nicht den Gemeindeverband voraussetze, und nicht in der Organisation der Gemeinde als solcher beruhe. Das schon erwähnte Erkenntniß vom 8. November 1860 (Striethorst Bd. 39 S. 187 Nr. 44) scheint jedoch von anderer Anschauung auszugehen, die älteren obigen Verordnungen sprechen mehrfach von den Dörfern und Ortschaften als den Verpflichteten, und die Ständischen Verhandlungen, Berlin 1839, beweisen, daß die Wegebaupflicht als eine Kommunallast betrachtet wurde.[82])

Offenbar hat in beiden besprochenen Beziehungen die Erlangung der unbeschränkten Eigenthumsrechte an den bäuerlichen Grundstücken und die Dazwischenkunft der Regulirungen, Ablösungen und Separationen an den früheren Verhältnissen Beträchtliches geändert.[83]) So haben die Stände in dem Protokoll vom 2. Mai 1836 registrirt. Scholtz[84]) vermuthet die Gemeinschaft der Verpflichtung zwischen Gutsherrn und Gemeinde, „wo etwa das lassitische Verhältniß bestehen möchte". Rezessualische Bestimmungen, daß es hinsichtlich der Kommunallasten bei dem Bestehenden verbleiben solle, sind in der Praxis dahin interpretirt, daß Gutsherrschaft und Gemeinde, Jeder auf seinem Territorio, die Wege zu unterhalten haben.

---

[81]) Vom 31. Jan. 1848, 8. Juli 1856, 14. März 1843, Entsch. Bd. 16 S. 52, Bd. 33 S. 406, Striethorst Bd. 8 S. 354, cfr. auch Erk. d. Obertr. vom 25. Nov. 1862, Zeitschrift für L. K. S. Bd. 14 S. 415.

[82]) Cfr. auch Zeitschrift für die Landeskulturgesetzgebung der Preuß. Staaten, 5. Bd., Berlin 1852, S. 208 ff.

[83]) In der Altmark mag auch die unter Westfälischer Herrschaft geschehene Einverleibung der Dominien in die Gemeinden, bezüglich die erneute Trennung beider, soweit sie sich nach der Kabinetsordre vom 31. März 1833 (Gesetzsamml. S. 62) vollzogen hat, von Einwirkung gewesen sein.

[84]) Provinzialrecht 1834 § 643, 1854 S. 374.

Die provinziellen Gesetze bestimmt festzustellen, dazu haben sich die Stände auch bei wiederholter Berathung außer Stande erklärt. Wesentliche Abweichungen des bestehenden Rechts von dem damals vorgelegten Entwurfe traten namentlich, abgesehen von obigen Streitpunkten, nicht bestimmt hervor. In Folge des Wünschens einer Minorität der Stände wurde jedoch durch Kabinetsordre vom 3. Oktober 1845 zur Feststellung der Lokalobservanzen und der etwa erforderlich scheinenden provinziellen Bestimmungen die demnächst in der Hauptsache auch bewirkte Aufnahme von Kreisrollen in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz angeordnet. Nach einem Bericht der Regierung zu Potsdam vom 2. August 1848 war diese Aufstellung in ihrem Bezirke mit Ausnahme von drei Kreisen geschehen, und hatten sich danach besondere Bezirks- und Ortsobservanzen von Bedeutung — abgesehen von besonderen Verträgen und Einwirkungen der Verjährung — nicht ergeben. Das Gleiche ist von der Regierung zu Magdeburg bezüglich der Kreise Salzwedel, Gardelegen, Osterburg und der Altmärkischen Ortschaften des Kreises Wolmirstedt einberichtet."

Von dem Königlichen Oberverwaltungsgericht ist nachgewiesen, daß die Wegebaulast eine Kommunallast ist und demgemäß den Gemeinden und Gutsbezirken in ihren Grenzen obliegt.[85])

7. In Bezug auf das pommersche Wegerecht enthalten die erwähnten Motive Folgendes:[86])

„Der Provinz Pommern sind einige Westpreußische Enklaven und etliche Theile der Kur- und Neumark einverleibt, in welchen das bezügliche Provinzialrecht gilt.[87])

In den Hauptbestandtheilen der Provinz trennt sich das aktuelle Recht, wenigstens formell, für das Herzogthum Alt-, Vor- und Hinterpommern, einschließlich der Herrschaften Lauenburg und Bütow einer-, für das Herzogthum Neuvorpommern und das Fürstenthum Rügen andererseits.[88])

---

[85]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 221, vergl. Bd. 13 S. 293, Erk. d. O.V.G. v. 10. März 1888 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 259).

[86]) a. a. O. S. 39.

[87]) v. Rönne, Wegerecht S. 530.

[88]) Cfr. Zettwach, Provinzialrecht des Herzogthums Alt-, Vor- und Hinterpommern, Stettin 1835, Th. 2 §§ 108—122 S. 155—159. Revidirter Entwurf, Berlin 1836, Motive S. 121, Provinzialrecht des Herzogthums Neuvorpommern und des Fürstenthums Rügen, Greifswald 1836/37, Th. 1 Abth. 4 §§ 1575 bis 1698 S. 7—33. Motive Th. 5 S. 24—45.

Von Pommern (Neuvorpommern und Rügen) schreibt Mevius nach J. J. Moser von der Landeshoheit in Gnadensachen, Frankfurt und Leipzig 1773 S. 23:

„Hierneben ist in dem Erbvertrage 1596 (§ Und damit Kauff- und Handthierende u. s. w.) verglichen und verordnet, daß allen Amtleuten und Stätten in ihre Eide gebunden und anbefohlen werden solle, daß sie die Straßen in- und durch das Herzogthum und Fürstenthum, soweit es einem jeden gebühret, fleißig bestellen, in Acht haben und sicher halten; darin sie auch von dem Landesfürsten geschützet und gehandhabet werden sollen. Mit der Reparation und Verbesserung der Landwege ist von Alters her es also gehalten, daß die Dämme und was sonst zur Nothdurft der Straßen erfordert wird, auf den Pässen und Zollstätten von dem Landesfürsten und denen, so die Zollgerechtigkeit haben, vor den Stätten durch dieselbe, inwendig den Dörfern durch die Herrschaft und Einwohner, außerhalb denen durch die benachbarte, welche des Weges sich gebrauchen, verfertiget, gebessert und beygeschaffet; und wenn die Wege mangelhaft und gebrechlich befunden, haben, alter Gewohnheit nach, die Nachbarn in den Kirchspielen in solcher Zeit des Jahres, wenn sie von dem Ackerbau abgekommen, sich zusammengethan, über die Verbesserung sich vereinigt, darauf communibus opibus et sumtibus, was nöthig, angefangen und verfertigt."

Der Landtagsabschied d. d. Wolgast, den 10. März 1614,[89]) bestimmt dagegen:

„So viel aber die Refektion und Besserung der Land- und anderer Wege, ingleichen Dämme und Brücken betrifft, sollen dieselben von dem Grundherrn geschehen, und da dieselben in solchem Werke zu schwach, die Benachbarten dazu zu helfen schuldig sein."[90])

Die hier ausgesprochenen Sätze wiederholen sich unter weiterer Ausbildung und Beifügung ergänzender Vorschriften in der Verordnung vom 26. Dezember 1662, in dem Landtagsabschiede, Wolgast, den 16. Dezember 1669; dem Regierungsreskripte vom

---

89) Dähnert, Sammlung Pommerscher und Rügischer Landesurkunden, Stralsund 1765 ff., Bd. 1 S. 634, v. Rönne a. a. O. S. 535.

90) Cfr. auch T. H. Gadebusch, Schwedisch-Pommersche Staatskunde, Greifswald 1786/88 Th. 2 S. 95.

19. September 1670; der Verordnung vom 29. September 1681 wegen Reparirung der Wege; in der Polizeiordnung im Herzogthum Vorpommern vom 18. Dezember 1672, revidirt und verbessert 1681, Kap. 19; der Verordnung vom 29. Mai 1688; der Instruktion der Amtsleute vom 21. Juni 1701 Nr. XVII.; in den Regierungsreskripten vom 2. Juni 1702 und 17. Oktober 1704 wegen der zu bestellenden curatorum viarum; dem Reglement vom 21. Mai 1708 wegen der Wegebesserung, nebst Spezifikation der Landwege in Pommern; den erneuten Verordnungen wegen Besserung der Wege, Dämme und Brücken vom 8. August 1721, 3. August 1730, 14. Dezember 1742 und 30. Januar 1754; in der Instruktion für den bestellten gemeinen Wegeinspektor vom 14. November 1775; der Verordnung der Regierung zu Stralsund vom 14. August 1777 wegen Verbesserung der Poststraßen, Land- und Kommunikationswege, Dorfstraßen, Dämme und Brücken, wie auch Erneuerung der Wegweiserpfosten; dem Patent derselben Regierung vom 7. Juli 1784 wegen Werfung der Steine auf Feldern Aeckern und in den Wegen; dem Patent derselben Regierung vom 28. Juli 1785 — wiederholt den 6. Februar 1799 — wegen Reinigung und Offenhaltung der Land- und Poststraßen zur Winterszeit; dem Patent derselben Regierung vom 4. November 1796, betreffend die Abschaffung der unnöthigen Nebenwege, Fuß- und Richtsteige; dem Publikandum derselben Regierung vom 25. Februar 1799, betreffend die Reinigung der Wege vom Schnee; dem Patent vom 13. Juli 1804 wegen Besserung der Wege in dem Herzogthum Pommern und Fürstenthum Rügen; endlich in der Bekanntmachung vom 29. November 1816, betreffend die Besserung der Wege u. s. w.[91]) Besonders erwähnt wird hierin noch die Verpflichtung der Königlichen Aemter und Städte bezüglich der in ihren Territorien belegenen Wege. An Stelle der „Grundherrn" werden in den späteren Verordnungen „jedweder Eigner und Besitzer (jedweder Gutsbesitzer, er sei Eigner, Pfandträger oder Pächter)" hinsichtlich der auf ihrem Fundo befindlichen Wege als baupflichtig bezeichnet. Diese verschiedenen Bezeichnungen betreffen jedoch die-

[91]) Dähnert a. a. O. Bd. 3 S. 1051, Bd. 1 S. 702, Bd. 3 S. 1046 Nr. 15. Suppl.Bd. 4 S. 655, Bd. 3 S. 377, Bd. 1 S. 980, Bd. 3 S. 1052, 1054, 1056, 1058. Die 1757 gedruckten neuesten Reichsgrundgesetze Nr. 35, 192, 370, 575. Dähnert, Suppl. Bd. 2 S. 600, 607. Suppl. Bd. 3 S. 821. Suppl. Bd. 2 S. 893. Suppl. Bd. 4 S. 653. Sonnenschmidts Sammlung der für Neuvorpommern und Rügen ergangenen Gesetze, Stralsund 1844/47, Bd. 1 S. 108 ff., Bd. 2 S. 410, v. Rönne a. a. O. S. 535 ff.

selben Pflichtigen, da, wie auch bei den Ständischen Verhandlungen zur Erwähnung gekommen ist, die Gutsbesitzer (Grundherren) bis auf die neueren Zeiten ausschließlich Eigenthümer der ganzen Feldmark waren. Wohl aber konnten auch die freien Leute, wie die Unterthanen, bei den Gütern, woselbst sie sich aufhielten, zur Geldhülfe oder zu Handdienst herangezogen werden. Besonders sorgfältige Bestimmungen sind wegen der beim Bau der Landstraßen statthaften Nachbarhülfe getroffen. Dieselbe kann nach den neueren Verordnungen auf $1^1/_2$ Meilen hin auf beiden Seiten des Weges in Anspruch genommen werden, scheint späterhin aber wenig benutzt zu sein, weil überhaupt wenig für die Wege geschah. Bezüglich der Städte geschieht der Nachbarhülfe nur einmal, in der Verordnung vom 8. August 1721 und dort in einer anscheinend nur extraordinären Weise, Erwähnung. Zum Schneeräumen muß nöthigenfalls der Nächstwohnende eintreten. Die Unterhaltung der Fuß-, namentlich der Kirch- und Richtsteige, sowie der Nothwege, ist ausführlich behandelt und wiederholt eingeschärft.

Speziell für das Fürstenthum Rügen verordnet § 8 des Patents vom 13. Juli 1804, daß die Anlegung der Brücken nur von Gräben und Wasserläufen, nicht aber von Bächen und den Wedden zu verstehen ist. Die Bäche auf Rügen sind hauptsächlich die zu Sehrow und Negast, die 1804 und 1805 vom Landesherrn mit Brücken versehen sind. Die sogenannten Wedden — seichte Stellen des Binnenstrandes, welche zur Durchfahrt benutzt werden, — finden sich besonders bei Landow und auf Wittow, zwischen Wieck und Starrewitz. Ueber die Wedde bei Landow ist eine Brücke seitens des Berg'schen Kreises erbaut.

Die Hinterpommerschen Landstände baten 1654, daß dem reisenden Manne zum Besten die Brücken, Steindämme und Wege im Lande mögen gebessert und solches denen, welche zur Refektion und Besserung jedes Orts verbunden, anbefohlen werden; worauf sie zur Resolution erhielten, es seien bereits Patenten deswegen publizirt und werde ein Jeder denenselben nachzuleben und sich vor Schaden zu hüten wissen.[92]) Wenn nun das Patent der Hinterpommerschen Regierung vom 17. November 1692 befiehlt, daß die Obrigkeit jeden Orts die Landstraßen, Brücken und Wege repariren lassen solle, so ist darin, in Rücksicht, daß die Grundherren auch die Gerichtsbarkeit hatten, nichts Anderes gesagt, als in Neuvorpommern und der Mark Rechtens war. Es beweist dies auch das weitere

---

[92]) J. J. Moser a. a. O. S. 228.

Patent, d. d. Stargard, den 28. Juli 1706: „Wege, sowohl an den Orten, wo die Posten gehen, als anderwärts, sind von Städten und Dörfern nach Proportion der Einwohner zu repariren, als wozu die Herrschaft des Grundes, wo der schadhafte Weg ist, verbunden, wenn sie gleich mit anderen dieserhalb in lite steht", — und ebenso, in Rücksicht, daß die Gutsherrschaft durchgängig beim Adel war, das Edikt vom 6. Mai 1709, wonach „die von Adel zur Unterhaltung der Dämme, Wege und Brücken, auf den Heer- und Landstraßen, soweit sie daran grenzen, das ihrige zu kontribuiren, sich nicht entbrechen können".[93])

Um Ordnung in den Wegebau zu bringen, wurde unter dem 25. Juni 1752 ein zusammenhängendes Wegereglement im Herzogthum Pommern und den Herrschaften Lauenburg und Bütow erlassen.[94]) Hiernach sind ohne alle Exemtion alle Diejenigen baupflichtig, auf deren Grenzfluren die Wege belegen sind. Das principium repartitionis ist der Hufenstand. Schon hieran ist erkennbar, daß gleiches geschriebenes Recht, wie in dem Königreiche Preußen, besteht. In der That ist das Reglement vom 25. Juni 1752 fast gleichlautend mit dem später — am 24. Juni 1764 — für das genannte Königreich ergangenen Reglement. Abweichend ist, daß in letzterem auch der Nachbarhülfe gedacht wird, und ebenda ausdrücklich Städte, Aemter, Dorfschaften, geistliche und weltliche Corpora, Kommunen und particulier Eigenthumsherren als diejenigen aufgezählt werden, auf deren Grenzfluren die Wege belegen sind. Daß in letzterem Punkte materiell ein Unterschied gewollt ist, ist nicht anzunehmen, da der im Uebrigen gleiche Wortlaut solcher Absicht widerspricht und namentlich die Repartition nach der Hufenzahl übereinstimmt.

Gleichwohl, obschon auch das Neuvorpommersche Recht der Heranziehung der freien Leute gedenkt, das Patent vom 28. Juli 1706 (s. oben) die „Städte und Dörfer nach Proportion der Einwohner" als pflichtig bezeichnet, hat das Obertribunal wiederholt bezüglich sämmtlicher Pommerschen Landestheile in gleicher Weise, wie bezüglich der Marken, die Wegebaupflicht als eine Kommunallast nicht anerkannt.[95])

---

[93]) Quickmann, Ordnung oder Sammlung derer in dem Königlich Preuß. Herzogthum Pommern und Fürstenthum Cammin bis Ende 1747 publizirten Edikte u. s. w. Frankfurt 1750 S. 1282 ff.

[94]) N. C. C. Tom. I. p. 335 Nr. 35 de 1752. Rabe a. a. O. Bd. I Abth. 2 S. 310. v. Rönne a. a. O. S. 530 ff.

[95]) Erk. vom 15. November 1855 u. 9. Juni 1857, Entsch. Bd. 33 S. 416, Bd. 36, S. 364.

Die Verwandtschaft des Pommerschen mit dem Märkischen Recht zeigt sich auch darin, daß dort wie hier sich öfter eine Gemeinschaft zwischen Dominien und Gemeinden vorfindet, bei welcher jene die Materialien und Löhne, diese die Arbeit leisten.

Durch Plenarbeschluß des höchsten Gerichtshofes vom 4. September 1848[96]) ist, unter Verwerfung früherer Entscheidungen, aber im Einklang mit der Verwaltungspraxis, festgestellt, daß in den Pommerschen Landen unter die Wege, welche von den Eigenthümern der Grenzfluren unterhalten werden müssen, auch die Landstraßen zählen, dem Fiskus also Verpflichtungen nicht obliegen."

Der Verfasser eines Entwurfs des Provinzialrechts bemerkt zu den §§ 9 und 10 des Reglements vom 25. Juni 1752 Seite 157: Eine andere Streitfrage ist, was unter den Grenzfluren zu verstehen, ob nun die einzelnen unmittelbar an den Weg grenzenden Ackerbesitzer zum Wegebau verpflichtet oder ob nicht vielmehr unter Grenzflur die Feldmark der ganzen Kommune zu verstehen. Die erste Ansicht ist nicht selten geltend gemacht, steht aber schon mit der natürlichen Billigkeit, worauf doch das Wegereglement sich gründet, im Widerspruch, da nicht abzusehen ist, wie der zufällige Umstand, daß die Wege gerade dieses oder jenes Ackerstück durchschneiden, eine solche Verbindlichkeit begründen kann. Nach dem Reglement soll aber auch die fragliche Last nach dem Hufenstand vertheilt und — § 10 — „wegen des allgemeinen Gebrauchs und Nutzens keine Hufe eximirt sein, es sei denn daß einer Herrschaft allein ein ganzes Dorf gehöre und sonst Niemand an der Feldflur Antheil nehme". Diese Bestimmung setzt es außer Zweifel, daß unter der Grenzflur die Gesammtheit der Feldmark der betreffenden Ortschaft zu verstehen ist.

Das Oberverwaltungsgericht und das Reichsgericht haben in Uebereinstimmung mit der Auffassung des Obertribunals die Bestimmungen des Wegereglements dahin interpretirt, daß die Verpflichtung zur Wegeunterhaltung keine Kommunallast, sondern eine allen Grundbesitzern und namentlich auch dem Gutsherrn, welcher nicht Mitglied der Dorfsgemeinde, auferlegte Last ist.[97]) Das Oberverwaltungsgericht hebt hervor, es könne zugegeben werden, daß die bezüglichen Bestimmungen der Pommerschen Wegeordnung nicht

---

[96]) Präj.-Nr. 2043. Präj.-Samml. S. 296, Entsch. Bd. 17 S. 49, Just.-Ministerialbl. 1848 S. 357. Cfr. Erkenntniß vom 31. Dezbr. 1863. Striethorst's Archiv Bd. 51 S. 332 Nr. 56.

[97]) Entsch. d. O.V.G. Bd. 9 S. 80, Bd. 13 S. 301, vergl. Bd. 14 S. 289, Erkenntniß des Reichsgerichts vom 20. Febr. 1882 (citirt O.V.G. E. Bd. 9 S. 80) u. vom 16. Dez. 1886 (Preuß. Verw.-Bl. VIII S. 235).

mit dem gemeinen Rechte und den für andere Provinzen im vorigen Jahrhunderte erlassenen Wegereglements, welche die Gemeinde als die zur Unterhaltung der öffentlichen Wege Verpflichtete hinstellen, im Einklang stehn, und daß die Verfasser des Pommerschen Reglements sich vielleicht der Tragweite ihrer Anordnungen nicht bewußt gewesen sind, vielleicht nur daran gedacht haben, einen Vertheilungsmaßstab zwischen der Gemeinde — den kontrituablen Hufen — einerseits und der Gutsherrschaft — den ritterfreien Hufen — andrerseits aufzustellen; allein diesen Bedenken könne den klaren Wortlaut der §§ 9 und 10 des Reglements gegenüber eine maßgebende Bedeutung nicht beigelegt werden.

Diese Ausführungen sind als zutreffend anzuerkennen. Es ist hiernach nicht die Kommune als solche, aber es sind alle Besitzer der Feldflur, d. h. des obrigkeitlichen Bezirks oder der Kommune, wegebaupflichtig. Jede Aenderung der politischen Grenzen bewirkt daher auch eine Aenderung des Wegeverbandes. Die Vertheilung der Last über die Besitzer soll nach dem Hufenstand erfolgen. Der Hufenstand ist nicht als bloßes Flächenmaß, sondern als Steuermaßstab gedacht, wie aus dem Wortlaut der angezogenen Bestimmungen hervorgeht, und hat demgemäß überall eine durch die Qualität des Besitzes bedingte Prästationsfähigkeit in Ansehung der Baulast zur Voraussetzung. Ist der ursprüngliche Hufenstand im einzelnen Falle nicht mehr zu ermitteln, so entspricht es den Intentionen des Wegereglements am meisten, wenn die Vertheilung der Wegebaulast nach Maßgabe der Grundsteuer bewirkt wird.[98])

In Neuvorpommern und Rügen ist in den Landtagsabschieden vom 16. März 1614 und 16. Dezember 1669 „der Grundherr" als wegebaupflichtig bezeichnet. Hierunter muß nach dem Zusammenhange und den obigen Ausführungen der Motive der Eigenthümer verstanden werden. So ist die Bestimmung auch von den Landesbehörden aufgefaßt worden.[99]) Eigenthümlich ist jedoch nach den oben allegirten Bestimmungen, namentlich der Verordnung vom 14. März 1777, dem Provinzialrecht die Bestimmung, daß außer dem Eigenthümer auch jeder Besitzer, namentlich der Pächter, wegebaupflichtig und die Wegebesitzbehörde daher direkt den Pächter in Anspruch zu nehmen berechtigt ist.[100])

---

[98]) O.V.G. E. Bd. 13 S. 302, vergl. Striethorst, Arch. Bd. 89 S. 309.
[99]) Vergl. Erk. d. O.V.G. v. 29. Dez. 1886 (Preuß. Verw.-Bl. VIII S. 196).
[100]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 208.

8. Ueber das Wegerecht in der Provinz Sachsen enthalten die erwähnten Motive folgende Ausführungen:[101])

„Des Provinzialrechts in der gegenwärtig der Provinz Sachsen angehörigen Altmark und in den mit dieser Provinz vereinigten sonstigen Kurmärkischen Landestheilen ist schon gedacht. In dem in der Altmark belegenen ehemaligen Hannöverschen Amt Klötze sind zwar besondere Gesetze nicht ermittelt,[102]) es hat sich aber nach dem seiner Zeit von dem Landrath des Kreises Gardelegen erstatteten Berichte auch dort das Märkische Recht eingebürgert.

Auch im Uebrigen bestehen für die weitaus meisten und für die größeren Theile der Provinz besondere Rechte über den Wegebau.

Dieselben sind zunächst:

für das Herzogthum Magdeburg nebst der Grafschaft Mansfeld altpreußischen Theils (Magdeburger Hoheit)[103]) und für das Fürstenthum Halberstadt nebst der Herrschaft Derenburg und den Grafschaften Hohen- und Regenstein.[104])

wesentlich übereinstimmend. Aehnliche Verhältnisse und seit dem Ende des 17. Jahrhunderts die Vereinigung dieser beiden Landestheile unter demselben Regentenhause haben diese Uebereinstimmung herbeigeführt. Nur finden sich im Herzogthum Magdeburg reichere Nachweise über die Ausbildung des Rechts, als in dem des Fürstenthums Halberstadt.

Durch mehrfache Entscheidungen des Obertribunals ist festgestellt:

daß die Gesetzgebung des Königreichs Westfalen hier, wie anderwärts, eine Aenderung in den Rechtszuständen nicht bedingt hat (selbst die damalige, auch bei der Verpflichtung zum Wegebau interessirende Vereinigung der Rittergüter mit den Gemeinden ist durch die Kabinetsordre vom 31. März 1833[105]) wieder lösbar geworden);

daß, abgesehen von den, der Zollberechtigung ent-

---

[101]) a. a. O. S. 42.

[102]) Verhandlungen über das Provinzialrecht der Mark Brandenburg mit den ständischen Deputirten, Heft 5 S. 122.

[103]) Cfr. v. Klewitz, Provinzialrecht dieser Landestheile, Magdeburg 1837 Th. I Abschn. I § 340 S. 60. Motive S. 250, 305.

[104]) Cfr. Lentze, Provinzialrecht dieser Landestheile, Leipzig 1827, Abth. I §§ 147, 148, 151, 152 S. 85—87. Revidirter Entwurf, Berlin 1836, § 149. Motive S. 205.

[105]) Gesetzsamml. S. 61—62.

sprechenden Lasten, zur Besserung der Land-, Heer- und Poststraßen provisionaliter mit Vorbehalt des Regresses an den eigentlichen Verpflichteten die Obrigkeit, in deren Gerichten die Wege belegen sind, in Anspruch genommen werden können;

daß demnächst in Wirklichkeit die Wegebaupflicht bezüglich sämmtlicher Wege den Eingesessenen — d. h. den Grundbesitzern nach Verhältniß des Umfanges ihres Grundbesitzes — des Orts und der Feldmark, wo der Weg läuft (denen von Adel, den Prälaten, den Städten und Dorfschaften) obliegt, wenn keine Observanz dargethan wird, nach welcher Andere dazu verbunden sind;

daß bezüglich der Landstraßen die Fuhren und Handdienste von den in dem Umkreise von einer und einer halben Meile gelegenen Dorfschaften (wenn dieselben sich des zu bessernden Weges bedienen) zu verrichten sind, wogegen ihnen, falls sie solche Dienste nicht ohne Entgelt zu thun schuldig sind, täglich für jeden Wagen 12 Groschen und für einen Handarbeiter 3 Groschen von denjenigen, welche die Wege zu unterhalten haben, baar bezahlt werden sollen;

daß grundsätzlich der Fiskus überall nur auf den Domänenämtern — als Obrigkeit, bezüglich Eigenthümer — Verpflichtungen hat.[106])

In den Gründen der Entscheidung vom 30. Mai 1840 sind zugleich die älteren für das Herzogthum Magdeburg ergangenen Verordnungen meist wörtlich mitgetheilt, und kann daher an dieser Stelle in der Hauptsache dorthin verwiesen werden.[107])

Es ergiebt sich daraus, daß obiges Recht besteht, obschon die Stände des Herzogthums Magdeburg im Jahre 1712 Beschwerden dagegen vorzubringen suchten. Sie behaupteten, daß die Landstraßen ein Eigenthum des Landesherrn und deren Herstellung ein Annexum des landesherrlichen Zoll- und Geleisrechts sei, während

---

[106]) Erkenntnisse vom 30. Mai 1840, 6. August 1848, 13. Dezember 1849, 6. Juni 1848, 19. Januar 1855 und 2. Dezember 1862, Präj.-Nr. 877, Präj.-Sammlung S. 294 und Entscheidungen Bd. 6, S. 163 und Anmerkung daselbst, Bd. 18 S. 440, Präj.-Nr. 2167, Präj.-Samml. Bd. 2 S. 111 und Entscheid. Bd. 19 S. 330. Rechtsfälle aus der Praxis des Geheimen Obertribunals 1847 bis 1849 Bd. 4 S. 144, Striethorst's Archiv Bd. 16 S. 194 Nr. 50, Bd. 48 S. 113 Nr. 28.

[107]) Cfr. auch v. Rönne a. a. O. S. 546 ff.

der Landesherr ihnen eröffnete, daß er die Zölle wegen der auf den Heerstraßen den Reisenden zu leistenden Sicherheit, nicht aber wegen der Reparatur einzunehmen habe, und sie auf das Exempel der anderen Provinzen verwies. Gleiche Eröffnungen sind 1713 an die Stände des Fürstenthums Halberstadt ergangen, ohne seitens dieser einen Widerspruch hervorzurufen, es wurde die landesherrlich offerirte Beihülfe als solche bestens acceptirt.

Einen bestimmten Abschluß fand die bezügliche Gesetzgebung durch die fast wörtlich gleichlautenden beiden Edikte vom 14. Juli 1742 und 21. Mai 1743,[108]) ohne daß dadurch in dem bestehenden Recht etwas Wesentliches geändert wurde. Für das Fürstenthum Halberstadt folgte noch die hauptsächlich technische Vorschriften enthaltende und über die Vertheilung der Wegebaulast in den Gemeinden disponirende Wegeordnung vom 19. November 1769.[109])

Hier ist (§ 17) nochmals ausdrücklich ausgesprochen, daß sowohl die Städte als die Obrigkeiten die Landstraßen gleich den Unterthanen auf dem ihnen zugehörigen Territorio im Stande zu erhalten verpflichtet sind.

Spezieller Betrachtung bedürfen noch die Fuhren und Handdienste, welche nach Obigem von der Nachbarschaft zu leisten sind. Dieselben sind durch die Edikte vom 14. Juli 1742 und 21. Mai 1743 eingeführt. Als die Magdeburgische Kriegs- und Domänenkammer am 7. Dezember 1740 die Bewilligung einer auf die landesherrliche Kammer fallenden Geldrate beantragte, hatte sie vorgestellt, wie eine zu kostspielige und zugleich nachhaltige Besserung der Landstraßen sich nur dann werde bewirken lassen, wenn nach dem Beispiele benachbarter Länder angeordnet werde, daß da, wo dem Landesherrn auf seinem Grund und Boden eine Wegebesserung obliege, er zwar Materialien und Arbeitslohn dazu hergebe, die auf eine Meile herum wohnenden Unterthanen jedoch, sie möchten gehören, wem sie wollten, die Hand- und Spanndienste zu leisten hätten. Das darauf erschienene Edikt nimmt diese Dienste nicht blos für Wege, die vom Landesherrn zu unterhalten sind, sondern für alle Wege, und für $1^1/_2$ Meilen im Umkreise, aber nur gegen eine Entschädigung in Anspruch, die für die damaligen Verhältnisse als ein volles Aequivalent

---

108) Entsch. des Obertrib. Bd. 6 S. 175. Lentze, Provinzialrecht a. a. O. S. 177. v. Rönne a. a. O. S. 547, 549, cfr. auch in Betreff der fortdauernden Gültigkeit der Edikte die Allerhöchste Kabinetsordre vom 22. Juni 1839, Gesetzsamml. S. 234.

109) N. C. C. Tom. IV S. 6241, Nr. 72 de 1769. Rabe a. a. O. Bd. I Abth. 3 S. 574. v. Rönne a. a. O. S. 550. Lentze a. a. O. S. 274 ff.

erscheint. Nachdem inzwischen der Geldwerth gesunken ist, die Spanndienste aber (die Handdienste sind nicht mehr gefordert worden) noch zu dem 1742 normirten Preise gefordert worden, ist ein Mißverhältniß eingetreten, welches von dem Gesetze nicht gewollt ist Die Pflichtigen haben es, wie schon oben erwähnt ist, vorgezogen, statt der Leistung das Duplum als Strafe zu zahlen, und haben wiederholt die Aufhebung der Verpflichtung verlangt.[110]) Verpflichtet zu diesen Diensten sind übrigens nach dem Wortlaut der Edikte nur die „Bauern, Kossäthen und Einlieger", die Verpflichtung der Rittergüter seit ihrer Inkorporation in die Gemeinden unter Westfälischer Herrschaft und der Städte ist streitig gewesen. Ein Reskript vom 16. September 1825[111]) bestimmte allgemein, daß in den ehemals Westfälischen Landen der Provinz Sachsen Wegebesserungsdienste auch von Rittergütern, die den Gemeinden inkorporirt sind, und von den Städten zu leisten seien.

Dieselben Dienste — aber schon mit etwas auslänglicherer Entschädigung — waren nach dem Publikandum vom 13. November 1787, betreffend die Obliegenheiten der Unterthanen im Magdeburgischen und Halberstädtischen, beim Chausseebau zu leisten,[112]) solche sind aber durch Kabinetsordre vom 22. Juni 1839[113]) aufgehoben.

In dem nach den Staatsverträgen von 1815 ff. noch bei Preußen verbliebenen Antheile des Fürstenthums Erfurt liegt die Unterhaltung der Dorf- und Vizinalwege und der zugehörigen Brücken auch nach besonderem Recht und Herkommen den Gemeinden ob.[114]) Hinsichtlich der Landstraßen bestand ein eigenthümliches Verhältniß. Während dem Kurfürsten von Mainz nach den mit Sachsen geschlossenen Leipziger (1665) und Erfurter (1667) Rezessen unzweifelhaft die Territorialhoheit — auch bezüglich der Straßen — im Fürstenthum Erfurt zustand, wurde das schon seit uralter Zeit, wahrscheinlich in Nachfolge der Landgrafen von Thüringen den

---

110) Drucks. des Hauses der Abg. 1850 Bd. 4 Nr. 415, 1860 Bd. 2 Nr. 96 Lit. B. Sten. Ber. 1860 S. 385—386.

111) v. Kamptz's Annalen Bd. 25 III S. 685.

112) Lette, Provinzialrecht a. a. O. S. 377 ff. v. Rönne a. a O. S. 217 ff.

113) Gesetzsamml. S. 234.

114) Dorfpolizeiordnung vom 19. Dezember 1786 Nr. 18. Verordnung über das Verfahren bei Abhaltung der Hegemähler zur Handhabung der Dorfpolizeiordnung vom 30. Juni 1797 § 16. Cfr. Heinemann, statutarische Rechte für Erfurt und sein Gebiet, 1822, S. 362, 367.

Sächsischen Häusern zugehörige, mit Unterhaltungspflicht verbundene Geleitsrecht auf den (7) Post- und Frachtstraßen des Fürstenthums ausdrücklich vorbehalten. Die Sächsischen Häuser unter sich hatten sich schon früher, namentlich durch den Zeitzer Vertrag vom 25. Juli 1567, über die verschiedenen Straßen und das Geleitsrecht auf denselben geeinigt. 1815 sind die Kursächsischen Berechtigungen und Verpflichtungen auf Preußen übergegangen, und auch die bezüglichen Verhältnisse zu den übrigen Sächsischen Häusern sind thatsächlich und vertragsmäßig gelöst.[115]) Die früheren Landstraßen sind jedoch inzwischen durch Chausseen ersetzt.

Aehnlich verhält es sich thatsächlich mit den Landstraßen im Fürstenthum Eichsfeld. In rechtlicher Beziehung verweisen das Provinzialrecht des Fürstenthums, bearbeitet von dem Geheimen Obertribunalsrath Hartmann, Berlin 1835, §§ 394—396, Motive S. 462—465,[116]) und der revidirte Entwurf, Berlin 1837, § 309, Motive S. 287, auf die Kurmainzische Verordnung vom 3. Januar 1770, „wie die Wege und Landstraßen anzulegen, auch für's Künftige zu unterhalten sind". Nach dem hiernach formulirten § 394 des Hartmann'schen Provinzialrechts liegt die Verbindlichkeit zur Unterhaltung und Besserung der Landstraßen zunächst den Einwohnern, durch deren Dörfer oder Feldmarken die Straße führt, ob. Bei deren Unvermögen tritt die Zuziehung der Einwohner der nächsten Dörfer ein. Während dies nach den älteren Nachrichten dahin zu ergänzen ist, daß auch zum Chausseebau, hier aber gegen eine gewisse Entschädigung, Hand- und Spanndienste oder Geldbeiträge geleistet wurden, ist es fraglich, ob nicht die Pflicht der Gemeinden auf die Leistung von Hand- und Spanndiensten beschränkt gewesen, das Uebrige auf landesherrliche Kosten geleistet ist. Die Verordnung von 1770 spricht nur von jenen Diensten. Hinsichtlich der Kommunikationswege traten die allgemeinen Regeln ein.

In der Ganerbschaft Treffurt und der Voigtei Dorla scheinen ähnliche Verhältnisse, wie im Eichsfelde, gewesen zu sein. Die einzige diese Landestheile berührende Landstraße nach Eisenach ist jetzt chaussirt.

Auch in den Gebieten der vormaligen Reichsstädte Nordhausen und Mühlhausen sind die früheren Landstraßen gänzlich oder in der Hauptsache durch Chausseen ersetzt. Zu reichsstädtischer

---

[115]) Cfr. die Staatsverträge zwischen Preußen und Sachsen-Weimar vom $\frac{\text{11. Februar}}{\text{10. August}}$ 1831, G.S. S. 45, 175.

[116]) Cfr. v. Rönne a. a. O. S. 564.

Zeit wurden die Landstraßen von dem Magistrat unterhalten, aber — wenigstens im Gebiet Mühlhausen, zu welchem 18 Kämmereidörfer und ein Dorf mit besonderer Gutsherrschaft gehörten (Nordhausen umfaßte nur das Weichbild der Stadt) — auch Straßenbaudienste von den Unterthanen gefordert. Diese sind auch späterhin noch in Anspruch genommen, obgleich entgegengehalten ist, der Magistrat hätte sie nur in Folge gutsherrlicher Verhältnisse, nicht als Dienste der Landfolge gefordert und sie seien deshalb unter der Westfälischen Zwischenherrschaft beseitigt. Die Städte erhoben ihrerseits Zölle und die Wege in den Städten waren von dem städtischen Fiskus, als solchem, zu unterhalten.

In den vormals Schwarzburg-Sondershausen- und Schwarzburg-Rudolstädtischen Ortschaften sind herkömmlich Wegebesserungsdienste gefordert, aber selten in Anspruch genommen, da nur eine der Ortschaften (Haynrode) von einer Landstraße berührt wird.

Am verwickeltsten sind die Verhältnisse in den vormals Sächsischen Landestheilen.

Zu unterscheiden sind die Sächsischen Erblande, die mittelbaren Lande, die Ober- und Nieder-Lausitz.[117]

Ein, den drei Landen gemeinschaftliches, zugleich die einschlagende Gesetzgebung im Wesentlichen abschließendes, Gesetz ist in dem Mandat, den Straßenbau betreffend, vom 28. April 1781[118] gegeben.

Dasselbe, zunächst für die Erblande berechnet, wurde durch Oberamtspatente vom 7. und 9. August 1781 in der Ober- und Nieder-Lausitz publizirt,[119] auch in dem, unter öffentlicher Autorität erschienenen Kollektionswerke der den Statum des Markgrafenthums

---

117) Pinder, Provinzialrecht der Königlich Preußischen, vormals Sächsischen Landestheile, mit Ausschluß der Lausitz, 1836, Th. I §§ 1748 bis 1762; Anh. §§ 2142, 2170, 2227, 2227 a, 2280, 2372, 2440; Motive Th. 2, S. 379, 467, 486, 509, 547, 556, 587, 603. Revidirter Entwurf des Provinzialrechts des Herzogthums Sachsen, Berlin 1841, §§ 810 ff.; Motive S. 158 ff. Provinzialrecht der Preußischen Oberlausitz, Breslau 1837, S. 195 ff. (Sammlung betreffender Verordnungen). Provinzialrecht des Markgrafenthums Oberlausitz, gesammelt von Wangenheim, Berlin 1844, §§ 353 bis 384, in v. Kamptz's Jahrbüchern Bd. 63 S. 319 ff., Bd. 64 S. 1 ff. Neumann, Provinzialrecht des Markgrafenthums Niederlausitz, §§ 339 bis 351, Motive S. 147 ff.; revidirter Entwurf, Berlin 1841, §§ 433, 447.

118) Codex Augusteus, Leipzig und Dresden 1724 bis 1824. Contin. II. Abth. 2 S. 671 ff. v. Rönne a. a. O. S. 554.

119) Codex August. I. c. Abth. 3 S. 658, 962.

Ober-Lausitz betreffenden Sachen, Baudissin 1770 bis 1824, Thl. 3. S. 209 ff., abgedruckt. Da sich in der Anwendung für die Ober-Lausitz Schwierigkeiten zeigten, erging ein Erläuterungsreskript vom 6. Juli und Instruktion vom 30. desselben Monats.[120])

Die fortdauernde Gültigkeit des Mandats von 1781 ist vielfach in Zweifel gewesen. Nach Preußischer Besitznahme ist bis zum Jahre 1840 hin vielfach nach den Grundsätzen des Allgemeinen Landrechts verfahren.[121]) Ein Bericht des Oberlandesgerichts zu Naumburg vom 8. November 1831[122]) nahm jedoch die Gültigkeit des Mandats wenigstens in etlichen und wesentlichen Bestimmungen an, und das Ministerium des Innern erklärte sich nach Einvernehmen mit dem Justizministerium in dem Reskripte vom 28. April 1832[123]) damit einverstanden. Auch bei den sämmtlichen provinzialrechtlichen Vorarbeiten und ständischen Berathungen ist, zum Theil unter Bezugnahme auf mehrere gerichtliche Entscheidungen, namentlich eine Entscheidung des Obertribunals vom 26. April 1839,[124]) die Gültigkeit des Mandats angenommen. Dagegen haben die Entscheidung des Obertribunals vom 26. Juni 1851 und der Plenarbeschluß vom 4. Juli 1853[125]) das Mandat als ein allgemeines Landesgesetz, und deshalb, in Folge der Einführung des Allgemeinen Landrechts, als aufgehoben angesehen.

Abgesehen davon jedoch, daß hiermit noch nicht festgestellt ist, was positiv nunmehr Rechtens ist — das Mandat läßt es ausdrücklich zunächst bei der schon bestehenden Observanz, und das Obertribunal ist noch in dem Erkenntniß vom 13. Februar 1854[126]) auf Prüfung solcher Observanz für die beiden Lausitzen eingegangen —, basiren die faktischen Verhältnisse zumeist noch auf den Grundsätzen des Mandats und des vorgängigen Rechts und können deshalb

---

[120]) Kollektionswerk a. a. O. S. 262; v. Kamptz, Jahrbücher Bd. 39 S. 350.

[121]) Cfr. z. B. Reskript vom 17. Februar 1834; v. Kamptz, Annalen XVIII. S. 237; v. Rönne a. a. O. S. 423.

[122]) v. Kamptz, Jahrbücher Bd. 39 S. 350. Gräff, Reskriptensammlung Bd. 6, S. 128. Juristische Zeitung 1832, S. 1163 ff.

[123]) Merseburger Amtsblatt 1832, S. 328 ff.

[124]) v. Wangenheim in v. Kamptz's Jahrbüchern Bd. 64, S. 185.

[125]) Entscheidungen Bd. 21 S. 151 ff., Bd. 25 S. 308 ff. Justiz-M.-Bl. 1853 S. 328. Striethorst Bd. 10 S. 85 Nr. 22.

[126]) Striethorst Bd. 12 S. 128 Nr. 28; cfr. auch Erk. des Rev.-Koll. für L. K. S. vom 5. Oktober 1860 und des Obertribunals vom 15. Oktober 1861, Zeitschrift des ersteren Bd. 13 S. 256 und Bd. 14 S. 111.

diese bei Erwägung einer gesetzlichen Fixirung des Rechts nicht außer Betracht bleiben.

Das Mandat verpflichtet die Adjazenten durchweg zur Anlage und Hebung der Gräben, theilweise unter freier Abtretung des Grund und Bodens, bestimmt hierfür, sowie für das Schneeräumen und die Wegebesseruug überhaupt nöthigenfalls Nachbarhülfe, verlangt Hergabe der Materialien zum Wegebau gegen billige Entschädigung und enthält verschiedene technische Vorschriften. Den wichtigsten Inhalt geben die §§ 8 und 9:

„§ 8. Hierbei sind:

A. die durch alte Verordnungen und Mandate bestätigte, denen mit schweren Meßgütern und Kaufmannsfrachten beladenen Fuhrleuten inne zu halten befohlene und von einer Landesgrenze zur andern durch die Haupthandelsstadt zu Leipzig hindurchführende hohe Heer-, Stapel- und Landstraßen,

B. die das innere Landeskommerzium von einer Manufaktur- oder Marktstadt zur andern befördernde und von leichten Frachtfuhrleuten sowohl, als den Posten befahrenen inneren Kommerzialstraßen,

und endlich

C. die zur Verführung der Naturalien nach den Städten sowohl, als zu der übrigen Handthierung denen Landleuten dienende Kommunikations-, Dorf- und Nachbarwege zu unterscheiden. Wie nun

§ 9 in Ansehung der Obliegenheit, die Straßen zu bauen, es bei der bisherigen Observanz ferner sein Bewenden haben soll, so sind in regula auch, insofern nicht ein anderes hergebracht, die Straße zu bauen und zu unterhalten schuldig, innerhalb

a) der Städte und soweit deren Weichbild geht, die Räthe aus denen Kämmereieinkünften, und wo es Herkommens, oder die Kämmereieinkünfte nicht hinlänglich sind, mit Zuziehung oder auf alleinige Kosten der Kommunen;

b) in denen Dörfern, und soweit als deren Zäune gehen, es mögen diese beide oder nur eine Seite der Straße einfassen, die Dorfkommunen;

c) außerhalb derer jetzt beschriebenen Orte aber, werden die hohen Heer- und Landes- auch inneren Kommerzialstraßen entweder auf Kosten Unserer Rentkammer oder von denjenigen Vasallen, Stadträthen und Grundbesitzern gebauet, welche auf dergleichen Straßen mit dem Geleite beliehen

sind oder ein Wege= oder Brückengeld zu erheben haben, insofern letztere nicht etwa per pactum eine Befreiung vom Straßenbau erhalten oder solche rechtlich ausgeführt haben — —;

d) auf denen Kommunikations=Nachbarwegen liegt die Erhaltung derselben, wo nicht ein anderes hergebracht ist, der Kommune eines jeden Ortes innerhalb ihrer Fluhr ob."[127])

Es ist ersichtlich, daß die Heer=, Stapel= und Landstraßen (Litt. A.) und die inneren Kommerzialstraßen (Litt. B. § 8) zusammen begrifflich die Landstraßen des Allgemeinen Landrechts umfassen. Auch ist die Unterhaltungspflicht bei beiden dieselbe; fraglich aber, wie letztere sich grundsätzlich gestaltet, inwieweit nämlich § 9 die damalige Observanz selbst wiedergiebt und ob in den Worten § 9 Litt. c.

„entweder auf Kosten Unserer Rentkammer oder von denjenigen Vasallen" u. s. w. das „oder" disjunktiv oder konjunktiv zu verstehen ist, ob mit anderen Worten gleich der Verpflichtung der Vasallen die Verpflichtung der Rentkammer nur wegen und in Voraussetzung des Geleites und Zollrechts eintritt, oder die Verpflichtung der Rentkammer an sich bei allen bezeichneten Straßen besteht, und nur eine Ausnahme eintritt, soweit ein Geleite oder ein Heberecht verliehen ist.

Das Entstehen der hohen Heer= und Landesstraßen deutet das Mandat (§ 8 A.) selbst an. Namentlich die Stadt Leipzig war von Alters her für den Zug der großen Handelsstraßen (von der Donau und dem Rhein nach Böhmen, Polen und der Ostsee) wichtig und entscheidend. Der Straßenzwang (Marktstapelrechte u. s. w.) nöthigte alle in gewissem Umkreise von Leipzig und anderen Städten fahrende Fuhrleute, in die Stadt zu fahren, also auch bestimmte Straßen innezuhalten. Daran schloß sich das auf denselben Straßen gewährte Beigeleit, und hiermit war die Erhebung eines Geleitgeldes bezüglich eines Zolles gegeben. Weit zurück und bis in das 18. Jahrhundert wurde das Innehalten der ordentlichen, im Laufe der Zeit mit besonderen Hebestellen versehenen, bestimmten und spezifizirten Handels= und Zollstraßen befohlen. In den zahlreichen bezüglichen Mandaten[128]) werden als Motive der strengen Befehle

---

[127]) Die Vertheilung der Kommunallast findet nach den Ständ. Erklär. nach Observanz statt.

[128]) Cfr. dieselben bezüglich aller Sächsischen Landestheile im Codex August. Abth. 2 S. 1118 ff., 1163 ff., Abth. 3 S. 382 ff.; Cont. I. Abth. 2 S. 5, 50,

eben so gut die Stapel- und Marktrechte, die Interessen der Städte und Herrschaften, als die Straßen-, Accise-, Geleits- und Zollregalien angegeben.

Während sich nun, was zunächst die Sächsischen Erblande betrifft, der faktische Zustand bei Erscheinen des Mandats von 1781 nicht bestimmt hat ermitteln lassen, ist doch über das zuvor verfügte Recht mehrfacher Aufschluß gegeben.

In der Erledigung der Landesgebrechen vom 23. April 1672 Tit. III. § 15[129]) heißt es: „Ob auch wohl Unsern Amtsleuten und Schöffen in ihren Bestallungen eingebunden, Landstraßen, Brücken und Wege in stetiger guter Besserung zu erhalten, wie denn solches an etlichen Orten auch andern Gerichtsherren zu thun oblieget, so haben Wir doch" u. s. w.

Daß unter diesen andern Gerichtsherren nicht solche verstanden sind, denen das landesherrliche Geleite verpachtet war, erweist die Erledigung der Landesgebrechen von 1661, in welcher bei sonst gleichen Bestimmungen der Verpflichtung dieser Pächter besonders Erwähnung geschieht. Das erste umfassende, späterhin öfter wiederholte oder angezogene Straßenbaumandat vom 17. Juni 1706[130]) handelt von den uralten Heer- und privilegirten Land-, auch anderen Hauptstraßen und giebt den Aemtern oder anderen Gerichtsherren und Obrigkeiten oder auch Gemeinden, denen es von Alters her obliegt, auf, die Gräben sammt den Straßen, Brücken und Wegen in beständiger Würde und Wesen zu erhalten. Nachdem das Reskript vom 16. Mai 1718[131]) den Einwohnern der Dörfer noch anbefohlen hatte, die Straßen in denselben allein zu unterhalten, und den Obrigkeiten jeden Ortes wiederholt aufgegeben war, Säulen — steinerne und hölzerne — auf der Landstraße zu errichten (dasselbe geschah in den Lausitzen), haben die wesentlich übereinstimmenden Generalien vom 13. August 1737, 20. Dezember 1738 und 29. April 1763[132]) die Hülfsleistung auf den vom Landesherrn zu unterhaltenden Straßen mit Hand- und Spanndiensten bestimmt regulirt. Zunächst sollen — zum Straßenbau außerhalb der Dörfer — die Amts- (unmittelbaren) und anderen Unterthanen, welche Ge-

---

1149 ff., Abth. 3 S. 252 ff., 432 ff. Kollektionswerk der Oberlausitz Th. 2 S. 217 ff., Th. 3 S. 491. Vgl. ähnlich wegen Schlesien bei Friedenberg, tractatus l. c. Lib. II. cap. XXVI. S. 192, die Befehle von 1699 bis 1707.

129) Codex August. Th. I. S. 189.

130) Codex August. Abth. 2 S. 1191.

131) Codex August Contin. I. Abth. 2 S. 50.

132) Codex August Contin. I. Abth. 2 S. 47 bis 62.

leitsfreiheit genießen, demnächst aber die übrigen Unterthanen zu einer billigen Mitleidenheit bei der Straßenbaudienstleistung gegen Reichung eines billigen Aequivalents herangezogen werden. Die unmittelbaren und die ihnen gleichgestellten Unterthanen leisten die ordinären (ungemessenen), jedoch durch den Distrikt (Amt) begrenzten Straßenbau-Dienste. In dem Propositions-Dekret vom 5. Juli 1766 verlangte der Kurfürst von den Landständen wegen des hervorgetretenen Bedürfnisses und da auch die aus der Rentkammer (einschließlich für Chausseebauten) gewährte Summe von 50 000 Rthlrn. nicht ausreiche, die Bewilligung extraordinärer Dienste. Dabei handelte es sich um die Hülfe der mittelbaren Unterthanen. Dies schon deshalb, weil die Amtsunterthanen anscheinend keine Vertretung auf dem Landtage hatten.

In dem darauf ergangenen ständischen Gutachten vom 26. Juli 1766 heißt es:

> „Diesen heilsamen Zweck (die Besserung der Landstraßen) zu erlangen, sind nun in anderen Landen, als auch besonders in Sachsen, bereits von langen Jahren her gewisse Zölle und Geleite angelegt, und deren Einkünfte von Alters theils zur Sicherheit der Straßen, theils zu deren Reparatur angewendet worden. Wie es nun in der Billigkeit beruhet, daß derjenige, so den Nutzen habe, auch der Beschwerde sich nicht entziehe, so hat in Sachsen die Rentkammer, als wohin die Zölle und Geleite größtentheils berechnet worden, je und allezeit die Besorgung der Heer- und anderen Straßen meistentheils über sich gehabt.

Es wurde bevorwortet, daß die Landschaft vormals von allen Beiträgen frei gewesen sei, die Bewilligung geschah jedoch in gewissem Maße und wurde bis zu der letzten Bewilligungsfrist vom 6. Mai 1811 periodenweise wiederholt. Bedingungen waren eine, soviel bekannt, nie eingetretene ständische Konkurrenz bei Vertheilung der Dienste, Heranziehung auch derjenigen unmittelbaren Unterthanen zu diesem Extraordinarium, welche nur gemessene Dienste zu leisten hatten, dagegen Befreiung der mittelbaren Unterthanen, die schon gemessene Straßenbaudienste leisteten. Die unverhuften Ritter- und Freigüter, ingleichen die unverhuften Feld- und Hausbesitzer in den Städten, die auf unverhuften Besitzungen abgebauten Häusler und die geistlichen Güter sind bis zuletzt frei geblieben. Kommunen, welche selbstständig beträchtliche Straßenstrecken zu unterhalten hatten, wurde Unterstützung durch Surrogatgelder oder sonst gewährt, wie auch das Mandat vom 28. April 1781 § 9 erweist. Zuletzt sind

die extraordinären Dienste auf 6 Spanntage von der Magazinhufe und 4 Handtage von jeder Kossäthen-, Gärtner- oder Häuslerstelle normirt. Nachdem schon zuvor die Leistung der Dienste in Geld freigelassen war, wurde solche seit 1787 zur Regel und auf dem Landtage von 1805 auf den noch jetzt stattfindenden Satz von 18 gGr. (22½ Sgr.) pro Spanntag und 2 gGr. (2½ Sgr.) pro Handtag festgestellt. Die frühere Verpflichtung der Lohnfuhrleute, Pferdeverleiher und Pferdehalter, welche damit Gewerbe treiben, alljährlich von jedem Pferde 9 gGr. zu zahlen,[133]) ist durch den Landtagsabschied vom 17. Mai 1827[134]) beseitigt. Dagegen wurden nach Ablauf der, der Bewilligung von 1811 gefolgten sechsjährigen Periode, in welche die Theilung Sachsens fällt, die übrigen „Straßenbaudienstsurrogatgelder" gleich andern auf besonderer Bewilligung der Kursächsischen Stände beruhenden Abgaben nach der Kabinetsordre vom 8. Dezember 1817[135]) und weiter zwar vom Jahre 1828 ab mit den Grundsteuern zusammen erhoben. Die frühere Ansammlung und Verwendung der Surrogatgelder je für ein Amt war schon in der ständischen Bewilligungsschrift von 1811 als unzweckmäßig bezeichnet; ein Verwendung der Surrogatgelder für Wegebauzwecke hat unter Preußischer Herrschaft überhaupt nicht stattgefunden, vielmehr sind diese Gelder der Steuerkasse verblieben,[136]) und ist, wie in den anderen Landestheilen, das zur Erfüllung der fiskalischen Wegebauverpflichtungen erforderliche Bedürfniß besonders arbitrirt und gedeckt worden.

Wit dem 1. Januar 1865, als dem Termine, von welchem an die durch das Gesetz, betreffend die anderweite Regulirung der Grundsteuer, vom 21. Mai 1861[137]) eingeführte neue Grundsteuer zur Hebung kam und alle bisherigen Grundsteuern und grundsteuerartigen Abgaben in Wegfall zu kommen hatten, ist auch die Hebung der Straßenbaudienstsurrogatgelder eingestellt worden, und sind hiermit die Beiträge der ehemals mittelbaren Unterthanen zu dem fiskalischen Wegebau fortgefallen.

Diese Einstellung der Hebung der Surrogatgelder hatte zur

---

[133]) Cfr. Generale vom 13. Januar 1812. Codex August. Contin. III. Abth. 2 S. 382.

[134]) v. Kamptz, Annalen Bd. 27, S. 338. Schimmelpfennig, die Grundsteuerverfassung in den Preuß. Staaten, 1859, S. 838 ff.

[135]) Amtsblatt der Regierung zu Merseburg 1818, S. 69, zu Erfurt 1818, S. 17.

[136]) Landtagsabschied vom 17. Mai 1827.

[137]) G.S. 1861, S. 253 ff.

Folge, daß die unmittelbaren Unterthanen, welche zu den ordinären oder sogenannten alten (ungemessenen) Diensten verpflichtet waren und entweder diese Dienste in natura fortleisteten oder an Stelle dieser Naturalleistung sogenannte Aequivalentgelder bezahlten, die Forderung stellten, von demselben Termine an auch von der Leistung der Dienste, beziehungsweise von der Zahlung von Aequivalentgelder entbunden zu werden. Wenngleich anzuerkennen war, daß die Einstellung der Hebung der Surrogatgelder ohne die gleichzeitige Verzichtleistung auf die Naturaldienste beziehungsweise die Aequivalentgelder in einzelnen Fällen eine Ungleichheit und Härte in sich schließen konnte, insbesondere da zuweilen mittelbare Ortschaften zu ungemessenen, unmittelbare Ortschaften hingegen aus irgend welchen Rücksichten zu gemessenen Diensten herangezogen waren, außerdem erst unter Preußischer Herrschaft ein strenger Unterschied zwischen den Surrogat- und den Aequivalentgeldern gemacht, früher dagegen die an Stelle gemessenen wie der ungemessenen Dienste getretene Geldprästation ohne Unterschied als Surrogatgeld bezeichnet wurde, so konnte auf die Forderung der früher unmittelbaren Unterthanen doch nicht eingegangen werden, da zwischen den Naturaldiensten der letzteren und den Surrogatgeldern der mittelbaren Unterthanen wesentliche und durchgreifende Unterschiede bestehen. Nur die extraordinäre Straßenbauhülfe, welche auf ständischer Bewilligung beruhte, ist nach einem Steuerfuße als eine allgemeine Last auf die Unterthanen repartirt, ist nach Maßgabe der ständischen Beschlüsse allgemein durch Erlegung der verabschiedeten Geldbeträge entrichtet und ist deshalb als eine grundsteuerartige Abgabe anzusehen gewesen. Anders verhält es sich mit den ordentlichen, ungemessenen Diensten, welche nach Sächsischer Verfassung seit alter Zeit von den unmittelbaren Unterthanen zu leisten waren. Diese Dienste haben selbst in den Fällen, in denen sie in Geldprästationen, in die sogenannten Aequivalentgelder, umgewandelt wurden, die Natur einer Steuer nicht annehmen können, weil es einmal an einem allgemeinen Repartitionsmodus für diese Dienste fehlte, dieselben vielmehr in jedem Amte, oft schon in jeder Gemeinde verschieden, nach Verträgen und Observanzen, hier nach diesem, dort nach jenem Fuße geleistet wurden, und sodann die Umwandlung in die Aequivalentgelder nicht durch ständische Bewilligung, sondern durch besonderes Uebereinkommen vollzogen wurde. Mit dieser Auffassung der Staatsregierung, wonach zwischen der Verpflichtung der unmittelbaren Unterthanen zu den Naturaldiensten und der Verpflichtung der mittelbaren Unterthanen zur

Zahlung der Surrogatgelder ein wesentlicher Unterschied besteht, hat die Kommission des Abgeordnetenhauses für Handel und Gewerbe sich einverstanden erklärt.[138])

Auf die weitere Forderung der früher unmittelbaren Unterthanen, bei der Inanspruchnahme von Naturaldiensten für den fiskalischen Wegebau für die Folge nicht sowohl die Bestimmungen der Altsächsischen Wegebauverfassung, als vielmehr diejenigen des Allgemeinen Landrechts (Theil II. Titel 15 §§ 13 und 14) maßgebend sein zu lassen, konnte nicht eingegangen werden. Die Verpflichtung zur Leistung dieser Dienste beruht nicht auf dem Mandate vom 28. April 1781, das, wie oben erwähnt, durch den Plenarbeschluß des Obertribunals vom 4. Juli 1853 für aufgehoben erklärt ist, sondern auf den Generalien vom 13. August 1737, 20. Dezember 1738 und 29. April 1763. An die Stelle der Bestimmungen dieser Generalien, die als gleichfalls aufgehoben anzusehen kein Grund vorliegt, die Vorschriften des Landrechts treten zu lassen, konnte um so weniger angemessen erscheinen, als die Verpflichtungen der meisten der vormals unmittelbaren Unterthanen dadurch nicht geringer geworden wären, es aber unzweifelhaft eine Härte in sich geschlossen und zu vielen Weiterungen geführt hätte, wenn diejenigen von diesen Unterthanen, welche, wie in einzelnen Fällen geschehen ist, ihre Verpflichtungen bereits abgelöst hatten, beziehungsweise die früher mittelbaren Unterthanen, deren Verpflichtung zur Zahlung der Surrogatgelder so eben in Folge des Grundsteuergesetzes vom 21. Mai 1861 beseitigt war, nunmehr auf Grund der §§ 13, 14 Tit. 15 Th. II A. L. R. zur Leistung von Naturaldiensten herangezogen wären.

Die vollständige Regelung der in Rede stehenden Verhältnisse mußte demnach diesem Gesetzentwurf vorbehalten bleiben.

Auf die Stifts-, Neben- und mittelbaren Sächsischen Landestheile: Stift Merseburg, Fürstenthum Querfurt, Grafschaft Henneberg-Schleusingen, Grafschaft Mansfeld Sächsischer Hoheit, Grafschaft Barby und Amt Gommern, Grafschaft Stolberg, die Aemter Kelbra und Häringen hatten die ständischen Bewilligungen keinen direkten Bezug. Doch walten mehrfach ähnliche Verhältnisse ob. Im Stift Merseburg sind nach der Fröhnordnung vom 28. Juni 1764 und den Mandaten vom 7. Mai 1771, 26. März und 6. Juni 1776[139]) von allen Unterthanen Spann- und Handdienste zu leisten,

---

[138]) Vgl. Drucks. d. A.H. 1866, Nr. 190 S. 6 ff.

[139]) Codex August. Contin. II. Tom. II. S. 659 ff. Daneben gelten, wie ausdrücklich erwähnt wird, die Generalien von 1737 und 1763.

welche, abgesehen von außerordentlichen Fällen, auf jährlich 4 Tage beschränkt waren. Im Fürstenthum Querfurt[140]) kommen Naturaldienste vor, die im Amt Heldrungen durch Rezeß vom 20. April 1815 in Geld verwandelt wurden, in den Aemtern Jüterbog und Dahme gegenstandlos sind, da die Einwohner der Feldmarken sämmtliche Wege unterhalten. In der Grafschaft Henneberg bewilligten die Landesdeputirten jährlich 200 Thaler aus der Steuerkasse, der Landesherr ebensoviel aus der Rentkammer. Dieselben dienten zugleich zu Unterstützungen beim Bau der Kommunalwege. Die Leistung von Hand- und Spanndiensten war durch besondere Rezesse geregelt. Im Amt Gommern haben die meisten Gemeinden ihre Befreiung, selbst von den Straßenbaudiensten, erstritten. In der Grafschaft Barby wurden Hand- und Spanndienste gegen eine jährliche Diskretion von 1/4 Bier und 3 Thaler geleistet. Die Bausurrogatgelder sollten nach einem Reskript des Geheimen Oberfinanzkollegii in Dresden dort nicht ins Leben treten.

Noch gegenwärtig ist die fiskalische Baulast in den bisher besprochenen, ehemals Sächsischen Landestheilen eine gegen andere Landestheile bedeutende;[141]) und nach dem Landtagsabschiede vom 6. August 1841 Litt. B. Nr. 8 sollen bis dahin auf Kosten der Staatskasse unterhaltene Straßen bis auf Weiteres gleicher Weise unterhalten werden. Gleichwohl ist nach obiger Darstellung mindestens zweifelhaft, ob die fiskalische Baulast in dem Sinne, daß sämmtliche Landstraßen, soweit nicht besondere Verpflichtungen bestehen, von dem Fiskus im Bau zu halten sind, in den Rechten begründet ist. Die Sächsischen Landesherren haben diese Straßen nur insoweit unterhalten, als ein Zoll für die landesherrliche Kasse auf denselben erhoben wurde. Dies ergiebt die Erklärung der Stände vom 26. Juli 1766. Die der Pflicht korrespondirende Zollberechtigung besteht aber nicht mehr. Auch der Umstand, daß zunächst nur die unmittelbaren Unterthanen Dienste zu leisten hatten, spricht nicht für die Natur einer allgemeinen Landeslast als solcher. In dieser Weise ist das Verhältniß auch schriftstellerisch aufgestellt.

Regner[142]) bezeugt, daß die Ausbesserung der Straßen und Wege den anliegenden Ortschaften zukomme, und daß der Straßen-

---

[140]) Einschließlich der zur Provinz Brandenburg geschlagenen Aemter Jüterbog und Dahme.

[141]) 1858 waren in diesen Landestheilen noch 213 7/8 Meilen, speziell im Regierungsbezirk Merseburg 192 Meilen, auf fiskalische Kosten zu unterhalten.

[142]) Die in Kursachsen üblichen Rechte, Leipzig 1870, S. 325.

bau außer den Dörfern insonderheit eine Schuldigkeit Derer sei, deren Grundstücke an den Straßen liegen, und zwar einschließlich der herrschaftlichen Aemter und Vorwerke. v. Römer[143]) bemerkt: „Den Straßenbau hat zwar lediglich der Landesfürst anzuordnen, ob man schon übrigens den Landständen eine rathgebende Stimme dabei nicht versagen darf; allein die Kosten dazu kann man dem Ersteren blos insoweit aufbürden, als er das Geleite davon zu genießen hat. Weil nun aber diese Einkünfte jener Oblast unter Umständen kaum gewachsen sein können, so werden die Unterthanen gegen die ihnen in ihrem Amt zukommende Geleitsfreiheit zu den nöthigen Hand- und Spanndiensten gebraucht. Das erstere Zeugniß liegt vor, das zweite nach dem Mandat von 1781.

In den beiden Lausitzen ist in den früheren Rechten noch weniger eine Verpflichtung des Fiskus zu finden, und auch die thatsächlich dort bestehenden Verhältnisse sprechen für solche nicht.[144])

Für die Niederlausitz sind die ältesten Nachrichten in zwei Reskripten vom 5. März und 7. November 1726[145]) enthalten. Nach dem ersteren hat der Rath zu Luckau seine Pflicht zur Erhaltung der in den Stadtbezirk gehörigen Dämme und Straßen anerkannt. Das zweite Reskript erachtet gleicher Weise in einem Spezialfalle ein Stift wegebaupflichtig und sagt zur Begründung: „Da aus denen miteingeschickten Akten und darinnen befindlichen Generalmandaten und poenal Befehlen zur Genüge erhellt, daß denen Unterobrigkeiten und ihren Unterthanen die Erhalt- und Ausbesserung deren Straßen und Wege, soweit jeder Jurisdiktion und Bezirk gehet, lediglich oblieget, keineswegs aber Unserer Landeshauptmannschaft als die wohl den Landesfürstlichen Waarenzoll, nicht aber Wegegelder, Pflastergeleite und dergleichen an anderen Orten gewöhnlichen Zölle zu erheben hat, aufzubürden sein will." Aehnlich sagt ein Reskript vom 30. Januar 1731[146]): „Allermaaßen nun alle und jede Gerichts-

---

143) Staatsrecht und Statistik des Kurfürstenthums Sachsen, Halle 1787—88, Bd. 2 S. 808.

144) Das Obertrib. hat in dem Erkenntniß vom 13. Februar 1854 (Striethorst, Bd. 12 S. 128 Nr. 28) eine allgemeine observanzmäßige Befreiung des Fiskus vom Straßenbau in den beiden Lausitzen als nicht erwiesen angenommen. Danach, sowie nach den Motiven des Provinzialrechts der Niederlausitz (S. 147) und des revidirten Entwurfes, ist jedoch die Observanz nur als eine zweifelhafte hingestellt. Es ist nicht positiv ausgesprochen, daß solche nicht existirt habe. Der Beweis dafür und für die Existenz von Spezialobservanzen ist offen gelassen.

145) Neumann, Provinzialrecht S. 315 ff.

146) A. a. O. S. 317.

obrigkeiten Unseres Markgrafenthums Niederlausitz nach der daselbst hergebrachten bekannten Observanz die Landstraßen, soweit ihre Gerichtsbarkeit gehet, in baulichem Stand zu erhalten schuldig."

Im Jahre 1830 ergab sich Gelegenheit, auf die besonderen Rechte der Niederlausitz näher zurückzukommen. Es geschah dies durch den mit den dortigen Verhältnissen speziell vertrauten Geheimen Rath Süßmilch zu Lübben. Unter Benutzung der vorhandenen älteren Akten und unter Berufung auf dortige Anerkenntnisse der Landstände, dort enthaltene gerichtliche Erkenntnisse, das obige Reskript vom 30. Januar 1731, sowie die Reskripte vom 9. Februar 1734, 18. Juni 1729 und 27. Oktober 1752, ähnlichen Inhalts mit dem ersteren, gab derselbe die demnächst in der Verwaltung maßgebend gebliebene Erklärung ab:

> daß in der Niederlausitz nicht dem Fiskus, sondern jeder Obrigkeit, ja jedem Feudal- oder Allodialgrundbesitzer, sowie jeder Stadt- und Dorfgemeinde, soweit die Straße ihr Territorium berührt, die Verpflichtung zur Unterhaltung derselben obliege.

Dem widerstreitet auch nicht ein im Jahre 1836 von den Ständen in Bezug genommenes Reskript der Oberamtsregierung vom 28. November 1778, wodurch die Grundbesitzer angegangen werden, sämmtliche Wege in tüchtigen Stand zu setzen und die Landeshauptmannschaft (Hauptverwaltung der landesherrlichen Steuern) ersucht wird, wegen Herstellung der öffentlichen Land- und Heerstraßen, soweit der Fiskus zutrat, ihrerseits das Nöthige zu verfügen.

Es wurde nämlich schon von Alters her in den Haupt- und einigen anderen Städten der Niederlausitz, besonders auf den durch dieselben gehenden sogenannten niederen oder unteren Hauptstapelstraßen, auf Grund der Kaiserlichen Zollmandate der sogenannte Oberamtszoll — ein Wege- und Pflastergeleite — erhoben. Dieser Zoll soll zunächst zur Besoldung des Landvoigts, später — mit Bewilligung der Stände — des Landesgerichts verwendet sein. Die alten Akten erwiesen, daß sich gewisse Verpflichtungen des Fiskus fixirt hatten, anderweit aber die Landstraßen von den regulär Wegebaupflichtigen unterhalten wurden.

Innerhalb der einzelnen Gerichtsobrigkeiten (Gutsherrschaften) scheint sich die Verpflichtung in der Zeitfolge und auch gleichzeitig sehr verschieden regulirt zu haben, so daß im Wesentlichen zur Zeit des lassitischen Verhältnisses die Gutsherrschaften selbst nur Material lieferten, später eine Gemeinschaft zwischen Gutsherrschaft und Ge-

meinde hie und da, unter verschiedenen Modalitäten stehen geblieben, anderwärts gelöst ist. Auch eine Vertheilung der Unterhaltungspflicht auf die unmittelbaren Adjazenten ist eingetreten. Jedenfalls müssen Stadt und Dorf für die Vertheilung unter die einzelnen Verpflichteten einstehen. Nachbarhülfe ist nur selten eingetreten.

Auch in der Oberlausitz[147]) haben die im Jahre 1840 aus einem konkreten Anlaß angestellten Recherchen[148]) zu der durch Auskunft der Königlich Sächsischen Kreisdirektion vom 28. Oktober 1837 und durch frühere, von dem Königlich Preußischen Generalgouvernement des Herzogthums Sachsen zu Merseburg veranlaßten Ermittelungen des Landesältesten von Kiesewetter bestätigten Ueberzeugung geführt, daß eine grundsätzliche Verpflichtung des landesherrlichen Fiskus zum Landstraßenbau nicht bestand. In der That beschränkt sich solche Baupflicht auf wenige (3) zollbare Straßen und war auch in soweit thatsächlich minder erheblich, da die Unterhaltung im Wesentlichen aus der Wegegeldeinnahme und den ständischen Beiträgen erfolgte. Letztere waren früher verweigert, „weil die Last der Wegebesserung nicht für eine allgemeine Landesprästation anzusehen sei“; 1750 bewilligten die Stände jedoch unter Verwahrung im Sinne der früheren Weigerung die sogenannten Straßenbauadjutgelder im Betrage von 200 Thaler, Summe 1768 auf 333 Thlr. 8 gGr., 1812 auf 1000 Thlr. erhöht und, wie im Allgemeinen die Steuern, nach „Rauchen“ erhoben wurden. Der Landesherr verzichtete dagegen in dem Acceptationsreskript vom 18. November 1750 auf die Erforderung von Hand- und Spanndiensten. Daß die Bewilligung der Adjutgelder bessere Unterhaltung der „Zollstraßen“ bezweckte, ist namentlich in der Bewilligungsschrift vom Tage Okuli 1812 ausdrücklich erwähnt. Fiskalischerseits wurde der doppelte Betrag beigegeben. Bei Theilung der Oberlausitz ist festgestellt, daß auf den Preußischen Antheil 461 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. dieser Adjutgelder fielen. Durch Reskript vom 12. März 1817 ist verordnet, daß das Duplum hiervon vom

---

[147]) Es besteht die Oberlausitz aus den jetzigen Kreisen Görlitz, Rothenburg, Hoyerswerda, dem am linken Ufer des Quais belegenen Theile des Laubaner Kreises und einzelnen Ortschaften des Kreises Bunzlau (Ober-Gersdorf, Siegersdorf, Tschirne, Ober- und Nieder-Waldau, Wehrau, Tiefenfurth, Heiligensee, Schnellenfurth, Mühlbeck, Schöndorf und Tommersdorf) und des Kreises Sagan (Herrschaft Halbau mit der Stadt Halbau und den Dörfern Halbau oberlausitzisch), Nickelschmiede oberl., Birkenlache, Klix oberl. und Zehrbeutel oberl., Lippschau und Dahms).

[148]) Cfr. v. Rönne a. a. O. S. 589.

Fiskus zum Bau der Landstraße verwendet werden solle.[149]) Diese Straßenbauadjutgelder im Betrage von 461 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. (anderweitig auch auf 461 Thlr. 27 Sgr. 8 Pf. angegeben) sind bis zum Jahre 1865 unter dem Grundsteuer-Sollaufkommen aus der Oberlausitz etatsmäßig nachgewiesen und mit diesem Jahre in gleicher Weise wie die Straßenbau-Surrogatgelder in Wegfall gekommen.

Ueber die Verpflichtung zum Wegebau im Uebrigen sind zahlreiche Patente und Reskripte vom 8. August 1673, 7. Juli 1685, 17. Dezember 1694, 27. Januar 1696, 4. Mai 1701, 18. Mai 1703, 10. August 1705, 17. Juni 1706, 29. Januar 1715, 23. November 1718, 13. Dezember 1721, 16. April 1722, 7. November 1730, 3. November 1731, 28. Februar 1738, 13. Juni 1745, 25. April 1763, 19. April 1764, 28. Februar 1766, 31. März 1772, 6. Juli 1782, 13. August 1789 ergangen.[150])

In diesen Patenten, die, wie wiederholt in denselben bemerkt ist, meist auf besonderen Antrag der Stände ergangen sind, ist ausdrücklich auch von „Landstraßen" oder „denen hohen und anderen Straßen, auch Privatwegen und Brücken" die Rede (Patente vom 4. Mai 1701 und 18. Mai 1703) — und was die Verpflichtung anlangt, so heißt es:

„Die Herren und ihr" (Grafen, Herren, Prälaten, die von der Ritter- und Landschaft, Städte u. s. w.; Patent vom 7. Juli 1685), „soweit sich eines oder des anderen Grund und Boden erstreckt und es ihnen zukommt" (Oberamtsbefehl 18. Mai 1703);

„die Aemter und andern Gerichtsherren und Obrigkeiten oder auch Gemeinden, denen es von Alters her obliegt" (Patent vom 17. Juni 1706);

„daß jede Obrigkeit von Land und Städten die Straßen und Wege, soviel derselben auf deren und ihrem Grund und Boden sich befinden thäten, in baulichem Wesen zu erhalten" (Patent vom 8. August 1673).

Am Ausführlichsten, zugleich in Zusammenfassung der früheren

---

[149]) Der in Marklissa erhobene, zur Unterhaltung einer der obigen Straßen (von Marklissa nach Görlitz) bestimmte Wehrpfennig ist durch Kabinetsordre vom 20. September 1833 (Amtsblatt der Regierung zu Liegnitz S. 288) beseitigt.

[150]) Kollektionswerk der Oberlausitz Th. I., S. 500—514, 517, Th. III., S. 199 ff., Th. IV., S. 378. Provinzialrecht de 1837, S. 194 ff., Codex August., Abth. 3, S. 401 ff., Contin. I., Abth. 3, S. 252 ff., Contin. II., Abth. 3, S. 629, 658.

Bestimmungen, disponirt das Oberamtspatent vom 19. April 1764. Es werden die zoll- und nicht zollbaren Straßen unterschieden. Erstere wurden von den mit Wegegeldern beliehenen sechs Städten Budissin, Camenz, Löbau, Görlitz, Zittau, Lauban, den Standesherrschaften Königsbrück und Muskau und dem landesherrlichen Aerar unterhalten. Letztere soll nach § 5 „jedermänniglich, sowohl Gerichtsherrschaften und Obrigkeiten, als Gemeinden, Inwohner und Unterthanen, soweit es einem Jeden obliegt und sein Grund und Boden geht, unterhalten", und zwar, soweit nichts Anderes feststeht, nach § 7 „jeder Unterthan und Inwohner, soweit seine Aecker und Wiesen an solchen Fahrwegen gelegen".

Zu den Besserungen derjenigen Wege, so über den herrschaftlichen Grund und Boden gehen, haben die Herrschaften die dazu benöthigten Baumaterialien herzugeben, die Unterthanen und Inwohner aber die erforderliche Fuhr- und Handarbeit zu verrichten (§ 8). Die Unterthanen, so volle tägliche (ungemessene) Dienste zu thun verbunden sind, sollen statt sonst täglich eine Person oder zwei Zugvieh, zwei Personen und vier Zugvieh stellen (§ 9); freie Leute und diejenigen, so gemessene Dienste zu thun verbunden sind, haben nur halb so viel Fuhr- und Handdienste, jedoch unbeschadet deren gemessenen Hofdienste, von Zeit zu Zeit zu leisten. Auch Hausleute und Vagabunden sollen dazu angehalten werden (§ 11). Zugleich wird die Hülfe nachbarlicher Gemeinden in Aussicht genommen (§ 13). In Anhalt an diese Gesichtspunkte sind statt der Adjazenten öfter die Gemeinden herangezogen und hat sich dadurch vielfach eine direkte Verpflichtung der Gemeinden gebildet.

Die für die verschiedenen ehemals Sächsischen Landestheile beschriebenen Verhältnisse erklären und ergänzen sich gegenseitig. Surrogatgelder kommen in den Lausitzen nicht vor."

Aus der vorstehenden Darstellung ergiebt sich, daß auch in der Provinz Sachsen die Wegebaulast eine Kommunallast der angrenzenden Gemeinden ist.[151]) In den vormals Sächsischen Landestheilen bestehen besondere gesetzliche Bestimmungen über die Wegebaulast nicht, da das Straßenbaumandat vom 28. April 1781 wie oben erwähnt und wie auch in der neueren Judikatur festgehalten wird, mit Einführung des Allgemeinen Landrechts für die Chursächsischen Landestheile als beseitigt angesehen werden muß.[152]) Es kommen

---

[151]) Vergl. O.V.G. E. Bd. 15 S. 300 (Herzogthum Magdeburg), Bd. 15 S. 282 (Fürstenthum Eichsfeld).

[152]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 269, Bd. 7 S. 259.

daher hier ebenso wie in der Provinz Posen lediglich die Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts zur Anwendung und es ist daher der Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen verpflichtet; es bleiben jedoch die landrechtlichen Bestimmungen gemäß § 3 des Patentes vom 15. November 1816 wegen Einführung des Allgemeinen Landrechts ausgeschlossen, wenn nachgewiesen wird, daß die Wegebaulast durch Vertrag oder Observanz anderweit geregelt ist.[153])

9. Ueber das materielle Wegerecht in der Provinz Westfalen enthalten die erwähnten Motive Folgendes:[154])

„Das Recht der Provinz Westfalen ist, äußerlich genommen, sehr vielfältig. In einzelnen demnächst näher zu bezeichnenden Distrikten dieser Provinz sind Provinzialgesetze oder besondere Wegeordnungen nicht vorhanden, so daß die Bestimmungen des fünfzehnten Titels des zweiten Theils des Allgemeinen Landrechts nach dem § 15 a. a. O. in denselben hätten zur Anwendung gebracht werden können oder sollen. Thatsächlich ist aber, wie neuerdings von den Provinzialbehörden ausdrücklich bezeugt worden, nach den landrechtlichen Bestimmungen niemals verfahren, es haben in diesen Distrikten vielmehr meistentheils die Wegeordnungen der benachbarten Gebiete sich einbürgert. Vorweg ist zu bemerken, daß in ähnlicher Weise, wie dies schon bezüglich der unter der Fremdherrschaft gestandenen Landestheile der Provinz Sachsen erwähnt ist, und zum Theil auch für die Rheinprovinz zutrifft, sowohl die Königlich Westfälische, als Großherzoglich Bergische Gesetzgebung ohne Einfluß auf die betreffenden Verhältnisse geblieben ist. Der Code Napoléon hat die Provinzialgesetze nur soweit aufgehoben, als er selbst Bestimmungen über die betreffende Rechtsmaterie enthält. Dies ist hinsichtlich des Wegebaues nicht der Fall, und besonders zu erlassende Verordnungen, auf welche der Code verweist, sind nicht ergangen oder im Mangel der in ihnen selbst vorbehaltenen Ausführung nicht in Kraft getreten. Damit ist die faktische Einwirkung der zur Zeit der Zwischenherrschaft in den verbundenen Landestheilen gültigen Gesetze und der die Wegebaupflicht berührenden anderweiten Gesetzgebung nicht ausgeschlossen.

Auch bei Preußischer Besitz- und Wiederbesitznahme sind die Provinzialrechte in ihrem Bestande geblieben.[155])

---

[153]) O.T. E. Bd. 54 S. 425, Striethorst, Arch. Bd. 59 S. 183.

[154]) a. a. O. S. 54.

[155]) Cfr. Plenarbeschluß des Obertrib. vom 5. Juni 1848, Präjudiz Nr. 2017, Präj.-Samml. S. 211, Just.-Min.-Bl. 1848, S. 239; Erkenntniß desselben Ge-

Für das Fürstenthum Münster und die ehemals zum Hochstift Münster gehörigen Besitzungen der Standesherren sind sehr zahlreiche Vorschriften in dem Landtagsabschied von Verbesserung der gemeinen Wege und Straßen vom 23. Mai 1613 und den Edikten vom 18. Juni 1651, 20. Juni 1659 (republizirt den 2. Juni 1662 und 29. Juni 1669), 15. Juni 1676, 3. Juni 1682, 2. Juni 1684, 20. Juni 1695, 28. Januar 1719, 1. September 1727 und 5. Juni 1765 ergangen.[156]) Diese Edikte sind zum Theil ganz gleichlautend, sämmtlich in großer Uebereinstimmung.[157]) Land- und Heerstraßen, gemeine Wege, Brücken und Fußsteige stehen in der Unterhaltungspflicht gleich, landesherrliche Verpflichtungen sind nicht vorhanden. Die Wegebaulast liegt, wenn ein anderer Pflichtiger nicht zu ermitteln, ohne jede Exemtion (Geist- oder Weltlich, Adel oder Unadel) den Städten, Wiegbolden, Flecken, Dörfern, Kirchspielen, Bauerschaften und Privatunterthanen; oder, wie es noch besonders heißt, in und nächst der Städte, Wiegbolde und Dörfer den Bürgern und Einwohnern ob. Diese verschiedenen Ausdrücke stehen in den Edikten mehr oder weniger vollständig neben einander. Daß die Verpflichtung eine gemeindliche ist, kann danach nicht zweifelhaft sein, und wenn das Edikt von 1765 des Falles gedenkt, daß die Wegearbeit nicht durch eine Gemeinheit, sondern von einem Jeden besonders fach- oder schichtweise zu geschehen habe, so liegt darin keine Abweichung von der Regel. Hierzu tritt die Verpflich-

---

richtshofes vom 21. Oktober 1845 und 2. Februar 1855 (Entsch. Bd. 16 S. 76, Bd. 12 S. 454; Striethorst, Bd. 18 S. 119, Bd. 20 S. 6). Bis zu diesen Entscheidungen ist, auch Seitens der Gerichte, mannigfach von anderen Rechtsanschauungen ausgegangen, man hat die Provinzialgesetze für aufgehoben angesehen und das Allgemeine Landrecht zur Anwendung gebracht.

156) Schlüter, Provinzialrecht des Fürstenthums Münster, Leipzig 1829, Bd. I §§ 127—135 S. 86—89, 167 ff. Revidirter Entwurf Berlin 1836 S. 22; Motive S. 25. Revidirter Entwurf der Partikularrechte der zur Provinz Westfalen gehörigen Standesherrschaften, Berlin 1837 S. 63 ff. Samml. der Gesetze und Verordnungen, welche in dem Königl. Preuß. Erbfürstenthum Münster und in den standesherrlichen Gebieten Horstmar u. s. w. 1359—1811 ergangen sind, 3 Bde., Münster 1842, Nr. 73, 115, 133, 222, 275, 452, 211, 316, 467, 480, 528; cfr. Entsch. des Obertrib. vom 16. Juli 1855 und vom 15. Juni 1865; Striethorst, Bd. 18 S. 119 Nr. 27 und Bd. 59 S. 243 Nr. 34; v. Rönne a. a. O. S. 596 ff. Das Schlütersche Provinzialrecht erstreckt sich zugleich auf die Grafschaft Steinfurt, die Herrschaften Anholt und Gehmen und sind danach für diese besondere Rechte nicht bekannt (a. a. O. S. 102, 110, 114); cfr. jedoch wegen Steinfurt weiter unten.

157) Das danach resultirende Recht ist auch in der Juristischen Zeitung für die Königlich Preußischen Staaten 1832 S. 514 ff. zusammengestellt.

tung zu nachbarlicher Hülfe, für einzelne Fälle, citra consequentiam, nach Kriegszeiten oder auch sonst. Wenn eine Gemeinheit zur Erfüllung ihrer Pflicht nicht im Stande ist, sollen die ganzen Kirchspiele, nöthigenfalls auch die benachbarten Kirchspiele (Gemeinheiten, Bauerschaften) zur Hülfe eintreten. Bei Gelegenheit der ständischen Verhandlungen im Jahre 1836 sind 105 Fälle (im Regierungsbezirk Minden 8, im Bezirk Arnsberg 10 Fälle) ermittelt, in welchen, meist in Folge von Observanz, Gemeinden und Grundbesitzern in anderen Feldmarken, als in welchen die Wege belegen, eine Wegebaupflicht oblag. Es mag dies in Folge der Verbindungen der Kirchspiele und unter Fortgang einer zunächst nur für einzelne Fälle bestimmten Nachbarhülfe geschehen sein. Speziell der Stadt Münster soll die Wegebaupflicht in ihrem Gerichtsbezirk schon im 16. Jahrhundert obgelegen haben, und soll dieselbe auch nach Beseitigung der Gerichtsbarkeit verblieben sein.[158])

Obschon nach Obigem Jeder, Adel oder Nichtadel, zum Wegebau herangezogen werden sollte, ist die Verpflichtung der ehemals schatzfreien Güter (die im Besitz des Adels waren oder gewesen waren) bis in die neueste Zeit in rechtlicher und thatsächlicher Beziehung streitig geblieben. Es sind auch verschiedene gerichtliche Erkenntnisse darüber ergangen und dabei die Einwirkung der Westfälischen und Bergischen Gesetzgebung in Frage. Nach den Ministerialreskripten vom 2. Juni 1818,[159]) 21. November 1832 und 19. April 1833 sollte eine derartige Exemtion nicht anerkannt, die Bedürfnisse für den Wegebau auf den Gemeindeetat gebracht werden. Auch die schatzfreien Güter gehörten zu den Gemeinden.

Wesentlich gleiche Verhältnisse, wie für das Fürstenthum Münster, bestehen für das Fürstenthum Minden und die Grafschaften Ravensberg, Tecklenburg und Lingen.[160])

---

[158]) Cfr. Edikt vom 1. September 1727 Nr. 10.

[159]) Amtsblatt der Regierung zu Münster S. 193.

[160]) Schlüter, Provinzialrecht der Grafschaft Tecklenburg und Ober-Grafschaft Lingen, Leipzig 1830, §§ 114—119 S. 49, 50. Revidirter Entwurf der Partikularrechte der Westfälischen Standesherrschaften, Berlin 1837. Wigand, Provinzialrecht des Fürstenthums Minden und der Grafschaft Ravensberg, Berlin 1840, §§ 83—91; Motive S 88. Revidirter Entwurf 1841, § 130. Entsch. des Obertrib. vom 2. Februar 1855, Striethorst, Bd. 20 S. 6 Nr. 2. Die §§ 83 bis 91 des Wigandschen Provinzialrechts stützen sich auf einen im Jahre 1803 von der damaligen Minden-Ravensbergschen Regierung aufgestellten Entwurf. Die §§ 87—91 haben aber, wie die Stände bei Vorlage des Entwurfs monirt haben, keinen nachweisbaren gesetzlichen Anhalt.

Außer den in dem Provinzialrechte bei Schlüter[161]) und bei Wigand[162]) zitirten, für die verschiedenen Grafschaften und Aemter ergangenen Reglements des Dienstwesens ist das gesetzliche Fundament in dem Edikt vom 10. September 1735, betreffend die Wegebesserung in den genannten Landestheilen, und in den §§ 6, 34, 35 der Dorfordnung vom 7. Februar 1755[163]) gegeben. Das Edikt vom 10. September 1735 stimmt zum Theil wörtlich mit dem Münsterschen Edikt vom 1. September 1727. Danach sollen die Wege „in gewisse Schläge oder Distrikte gesetzet und unter alle und jede Eingesessene jeglichen Amts und Kirchspiels vertheilt werden".

Die Schlageintheilung ist obsolet geworden, es sind durch vorstehende Bestimmung aber zugleich die pflichtigen Bezirke bezeichnet. Die Dorfordnung redet bestimmter von den Gemeinden; nach einem Ministerialreskript vom 31. Oktober 1840 ist auch im Mangel bestimmter Nachweise auf die Einzelgemeinden zurückgegangen, und das Erkenntniß des Obertribunals vom 21. Oktober 1845[164]) bezeichnet schlechthin die Gemeinden als verpflichtet. Die Vertheilung innerhalb letzterer erfolgt nach dem Pferdestande. Für die ländlichen Gemeinden ist Nachbarhülfe vorgesehen.

Daß, um eine gesetzliche Verpflichtung des Fiskus zu erweisen, mit Unrecht auf eine Brückentabelle vom 2. Juli 1771 Bezug genommen ist, ist schon in dem Landtagsabschied vom 13. Januar 1835 und dem oben erwähnten Obertribunals-Erkenntniß vom 21. Oktober 1845 dargelegt. Wenn in jenem Abschied gleichzeitig von den Brücken auf „Landstraßen", welche Fiskus unterhalten werde, die Rede ist, und zufolge Kabinetsordre vom 25. Oktober 1835 einige bestimmte, auch andere Theile der Provinz berührende Straßen zu fiskalischer Unterhaltung übernommen sind, so gestattet dasselbe Erkenntniß auch hieraus einen Rückschluß auf weitere Verpflichtungen nicht. In der That bekunden diese Vorgänge nur eine freiwillige — vielleicht durch damalige Rechtsanschauungen beeinflußte Uebernahme.

Auf das von der Grafschaft Mark übertragene Chausseebaureglement vom 31. Mai 1796 wird später zurückgekommen.

Letzteres gilt auch im Fürstenthum Paderborn. Für den regulären Wegebau sind die Polizeiordnung von 1655 Kap. 31, die

---

161) A. a. O. S. 117 ff., 157 ff., 187, 193.

162) A. a. O. Bd. 2 S. 363 ff.

163) Schlüter a. a. O. Bd. II S. 117, 158; Raabe a. a. O. Bd. I Abth. 2 S. 388; v. Rönne a. a. O. S. 604.

164) Entsch. Bd. 12 S. 454.

Verordnung vom 24. März 1753 wegen Verbesserung der Landstraßen und Wege, das Edikt vom 30. Mai 1767, das Regulativ vom 14. März 1777 und das Edikt vom 22. Februar 1783 gleichen Gegenstandes maßgebend.[165])

In der Polizeiordnung sind als pflichtig noch diejenigen bezeichnet, „welche mit ihrem Gute beiderseits daran schießen", in den späteren Verordnungen treten die Gemeinheiten (Ortschaften) — nicht die Kirchspiele — an die Stelle. Die Spanndienste sind nach Herkommen unter Betheiligung auch der eximirten Güter nach dem effektiven Zugvieh und Pferdestande geleistet. Nachbarhülfe war von jeher zugesagt. Die Verordnung von 1777 bestimmt auch fiskalische Hülfe, aber ausdrücklich citra praejudicium et consequentiam.

Das in der Grafschaft Mark[166]) gültige, auch in die Rheinprovinz hinübergreifende Recht gründet sich auf die bei den Herzogthümern Jülich und Berg näher in Betracht kommende Verordnung vom 10. Oktober 1554, die Verordnung der Kurfürstlichen Regierung zu Cleve vom 23. Februar 1676, die Edikte vom 25. Juli 1730 und 7. Januar 1769.[167]) Die Königlich Preußischen Regierungspublikationen vom 29. August 1814 und 13. Februar 1815 und die Publikationen des Königlich Preußischen Civilgouverneurs zwischen Weser und Rhein vom 14. September 1814[168]) halten jene Verordnungen mit dem Chausseebaureglement vom 31. Mai 1796, welches seinerseits die Wegeordnung vom 7. Januar 1769 bestätigt,

---

165) Sammlung der Paderborner Landesverordnungen, Paderborn 1785 ff., Bd. 1 S. 67, Bd. 2 S. 322, Bd. 4 S. 106, 202. Wigand, Provinzialrecht der Fürstenthümer Paderborn und Corvey, Leipzig 1832, Bd. 1 erster Finalttheil §§ 89—93 S. 295, Bd. 3 S. 212, 257, 270, 279, 283; revidirter Entwurf § 74, Motive S. 51, v. Rönne a. a. O. S. 608.

166) Es kommt hier nur die eigentliche alte Grafschaft Mark in Betracht, die aus den Kreisen Hamm und Beckum und aus Theilen der Kreise Dortmund, Iserlohn und Altena besteht. — Zur Grafschaft Mark im weiteren Sinne werden außer dieser alten Grafschaft noch die im Laufe der Zeit mehr oder weniger enge mit ihr vereinigten Bezirke der Stadt Lippstadt, Soest mit Soester Börde, der Stadt und Grafschaft Dortmund, der Dörfer Huckarde und Dorstfeld und der Grafschaft Limburg gerechnet.

167) Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Herzogthum Cleve und die Grafschaft Mark, Düsseldorf 1826, Th. 1 S. 3, 546, Th. 2 S. 1097, Bd. 3 S. 1911, v. Rönne a. a. O. S. 617. Erster Entwurf des Provinzialrechts der Grafschaft Mark, aufgestellt den 17. Mai 1832 vom Oberlandesgericht zu Hamm, § 60. Revidirter Entwurf des Provinzialrechts der Grafschaft Mark, der Stadt und Grafschaft Dortmund, der Städte Soest und Lippstadt, Berlin 1836, § 43 S. 15; Motive S. 52.

168) Scotti a. a. O. Th. 5 S. 2807, 2816, 2857.

ausdrücklich aufrecht. Das hierdurch gegebene Recht ist wesentlich identisch mit dem Recht in den Fürstenthümern Münster und Minden deren Verwandtschaft unter sich schon nachgewiesen ist. Das Edikt vom 25. Juli 1730 ist mit unwesentlichen Ausnahmen dem Minden=schen Edikt vom 10. September 1735 wörtlich gleich. Hier, wie dort, sind die Städte und Freiheiten für sich, außerdem die „Aemter, Kirchspiele, Dorfschaften und Kommunen" die Pflichtigen, und ist eine Vertheilung der Wegebaulast innerhalb dieser Gemeinschaften, innerhalb der Kommunen, nach gemeinsam bewirkter erster Instand=setzung, wiederum auf die einzelnen Eingesessenen — jedoch unter Verhaftung der Kommunen — bestimmt. Von der Schlageintheilung ist auch hier später abgegangen. Nicht unwesentlich ist die Be=stimmung (§ 13 des Edikts vom 7. Januar 1769), daß, weil die Wegebesserung eine allgemeine Sache ist, auch die geringen Kötter, Brinklieger, welche keine Ländereien und Pferde haben, auch in der Kommune wohnende Heuerleute mit Handdiensten in billiger Proportion herangezogen werden sollen. Die Aufräumung der Gräben liegt den Adjazenten ob. Die Nachbarhilfe ist die übliche und kann bis auf den ganzen Kreis ausgedehnt werden (§ 21 a. a. O.).

Für die Grafschaft Mark ist noch das besondere mehrerwähnte Chausseereglement vom 31. Mai 1796 und ein bezügliches vor=gängiges Fuhrenreglement vom 3. Juli 1789 ergangen, welches außer sehr ausführlichen Vorschriften über die Expropriation und sonstige Beziehungen der Adjazenten den Chausseebau und Landes=kosten in Aussicht nimmt, dabei an der Pflicht der Unterthanen zur Leistung von Hand= und Spanndiensten grundsätzlich festhält, zur Erleichterung aber, und soweit der Fonds der Wegeunterhaltungs=kasse ausreicht, einen billigen Lohn in Aussicht stellt.[169]) Diese Regle=ments sind durch den „auf Seiner Königlichen Majestät Aller=gnädigsten Spezialbefehl" ergangenen Erlaß vom 26. Oktober 1797 und durch den im Paderborner Intelligenzblatt de 1805 S. 371 publizirten Allerhöchsten Befehl vom 13. Mai 1805 auch in dem Minden'schen Kammerdepartement (Fürstenthum Paderborn und Graf=schaft Ravensberg) und in dem Fürstenthum Minden für anwendbar erklärt. In neuerer Zeit ist jedoch diese Anwendbarkeit durch ge=richtliche Erkenntnisse wegen Mängel in der ordnungsmäßigen Publi=kation in Frage gestellt. Frühere Erkenntnisse sprachen die Gültig=keit aus.

---

169) N. C. C. Tom. X. S. 422, Nr. 65 de 1796. Scotti a. a. O. Bd. 4 S. 2446. Rabe a. a. O. Bd. 3 S. 407. v. Rönne a. a. O. S. 212.

Für die Stadt Lippstadt ist im Jahre 1802 eine besondere Wegeordnung erlassen, doch ist es zweifelhaft, ob dieselbe als Gesetz publizirt ist. Jedenfalls ist dieselbe in neuerer Zeit niemals in Anwendung gekommen, vielmehr ist für die Stadt Lippstadt[170]) ebenso wie für die Stadt und die Grafschaft Dortmund und die Dörfer Huckarde und Dorstfelde, für welche Distrikte unbestitten besondere Provinzialwegeordnungen nicht existiren, die Märkische Provinzialwegegesetzgebung maßgebend geworden. Ob diese Märkische Gesetzgebung für die Stadt Soest und die Soester Börde publizirt ist, ist zweifelhaft, thatsächlich ist sie aber daselbst zur Anwendung gebracht.[171])

Bezüglich der Grafschaft Hohenlimburg weist der revidirte Entwurf der Provinzialrechte der zur Provinz Westfalen gehörigen Standesherrschaften, Berlin 1837, besondere Bestimmungen gleichfalls nicht nach. Seitens der Verwaltung ist früher angenommen, daß dasselbe Recht, wie in der Grafschaft Mark gelte. Materiell hat sich dies auch weiterhin im Wesentlichen bestätigt, formell besteht aber eine im Jahre 1843 ermittelte, auch von den Ständen in Bezug genommene besondere Verordnung des Grafen Moritz Kasimir zu Bentheim-Tecklenburg, als damaligen Landesherrn, vom 13. April 1786. Der Graf hat danach keinerlei Kosten zum Wegebau zu gewähren, unbeschadet bestehender Lieferungen soll die Instandsetzung der Landstraßen einmal auf gemeinschaftliche Landeskosten, dann aber, vorbehaltlich der Hülfe in einzelnen Fällen, die Unterhaltung wie von Alters her, von jedem Kirchspiel oder Dorf mit weiterer Eintheilung erfolgen.

Der Wegebau in dem Herzogthum Westfalen[172]) ist außer in einer großen Zahl in Scotti's Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in dem vormaligen Kurfürstenthum Cöln (im Rheinischen Erzstift Cöln, im Herzogthum Westfalen und im Veste Recklinghausen) 1413—1816 ergangen sind, in dem Arnsberger Intelligenzblatt und der derzeitigen Großherzoglich Hessischen Zeitung abgedruckten polizeilichen Verordnungen, vornehmlich in den Kurfürstlich Cölnischen und Großherzoglich Hessischen Mandaten vom

---

170) Revidirter Entwurf des Provinzialrechts der Grafschaft Mark a. a. O. §§ 53, 66 ff. Motive S. 14.

171) Wegen der Grafschaft Essen, von welcher einige Ortschaften zur Provinz Westfalen gehören, cfr. die Rheinprovinz.

172) Das Herzogthum Westfalen umfaßt die Kreise Arnsberg, Meschede, Olpe und Brilon ganz, den größten Theil des Kreises Lippstadt, sowie Theile der Kreise Soest, Iserlohn und Altena.

14. Januar 1769 und 15. November 1807, nebst Reskript der Großherzoglich Hessischen Regierung zu Arnsberg vom 30. September 1809[173]) geregelt. Die Gültigkeit dieser Provinzialrechte ist auch durch die Landtagsabschiede vom 31. Dezember 1829 Nr. II 2 und 6. August 1841, II 32[174]) sanktionirt. Die Verpflichteten sind die Städte, Freiheiten, die Gerichts- und Amtsbezirke, welche zugleich die damaligen polizeilichen Verwaltungsbezirke ausmachten, einschließlich der Gutsbesitzer.[175]) Andere Bezirke haben nach Ermessen der Regierung zur Hülfe einzutreten. Befreiungen bestehen nicht; soweit sie bestanden haben, sind sie von der Großherzoglich Hessischen Regierung aufgehoben. Nach der Verordnung vom 15. November 1807 sollte der Wegebau der Regel nach gegen Lohn ausgeführt, die Kosten hierzu nach dem Steuersatze aufgebracht werden. Dieser Modus hat sich im Laufe der Zeit, im Anschluß an die neueren Gemeindeordnungen, geändert, dagegen ist daran festgehalten, daß baare Aufbringungen nach dem früheren einzigen Steuerfuße, dem Grundsteuerfuße, geschehen.

Im Jahre 1808 wurde zur Beschleunigung und Beförderung des kunstmäßigen Ausbaues der wichtigeren Straßen im Herzogthum Westfalen ein besonderer Wegebaufonds gebildet, dessen Einnahmen aus den aufkommenden Wegegeldern und den ausgeschriebenen Schatzungen bestehen und der durch aufgenommene Darlehne, sowie durch die zur Wegebaukasse abgegebenen gerichtlichen Depositen[176]) verstärkt werden sollte. An Schatzungen wurden seit 1812 17 106 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. als Zuschlag zur Grundsteuer und 6505 Thlr. als Zuschlag zu der inzwischen eingeführten Vieh- und Gewerbesteuer aufgebracht.

Nach Preußischer Besitznahme betheiligte sich der Fiskus bei dem Straßenbau. Die Kabinetsordre vom 24. September 1828, die Landtagsabschiede vom 31. Dezember 1829, 30. Dezember 1834 und 6. August 1841, 30. Dezember 1843, die Kabinetsordres vom

---

[173]) Scotti, a. a. O. Th. 1 S. 610; Abth. 1 Th. 2 S. 891 ff., 996 ff.; Abth. II. Th. 1 S. 285, 463. Rintelen, Provinzialrecht des Herzogthums Westfalen, Paderborn 1837, Th. 1 Zusatz 34—36 S. 46—49; Motive S. 148 bis 156; Anhang S. 256, 271. Revidirter Entwurf, Berlin 1847, §§ 3—11; Motive S. 2. v. Rönne a. a. O. S. 613 ff.

[174]) v. Rönne a. a. O. S. 173.

[175]) Cfr. Drucks. des Hauses der Abgeordn. 1859 Bd. 5 Nr. 184 Litt. A.; 1860 Bd. 3 Nr. 144 Litt. E.; Sten. Ber. 1860 S. 918.

[176]) Cfr. V. v. 10. September 1811. Scotti, Sammlung Churkölnischer Gesetze, Th. 2 Abth. 2 S. 606.

29. Dezember 1841, 8. März 1842 und 16. November 1850[177]) und zuletzt zusammenfassend und erweiternd die Königlichen Verordnungen vom 17. Januar 1859 und 28. Januar 1861[178]) haben demnächst die Einnahmen des Bezirksstraßenbaufonds, namentlich durch Zuschläge zu allen Staatssteuern und die Erhebung eines Wegegeldes auf den Bezirksstraßen geregelt, die Straßenbauleistungen bestimmt normirt und den Zweck des Fonds näher bestimmt. Dieser Zweck besteht hauptsächlich in der Unterhaltung der Bezirksstraßen nach vollendetem kunstmäßigen Ausbau, demnächst auch in dem selbstständigen Ausbau solcher Straßen, in der Gewährung von Unterstützungen zu Neubauten auch der Gemeinde- und Kreischausseen.

In den von Rintelen im Provinzialrecht des Herzogthums Westfalen mitbehandelten Grafschaften Wittgenstein-Wittgenstein und Wittgenstein-Berleberg bestehen keine besonderen Bestimmungen.[179])

Auch im Fürstenthum Corvey fehlt es an nachweisbaren provinziellen Verordnungen. Eine Holzordnung vom Jahre 1688 redet von der Beschaffung des Holzes zum Wegebau und der Oeffnung der Gräben, ohne über die Verpflichtung dazu zu bestimmen.[180])

Aehnlich verhält es sich mit den, in dem Wigand'schen Provinzialrecht des Fürstenthums Minden und dem revidirten Entwurf der Partikularrechte der zur Provinz Westfalen gehörigen Standesherrschaften mitbehandelten Landestheilen der Grafschaft Rietberg, Herrschaft Rheda und Amt Reckenberg im Kreise Wiedenbrück. Für letzteres wiesen jedoch die ständischen Deputirten bei ihrer Berathung auf die Wegeordnung vom 18. September 1713[181]) hin. Hierzu haben sich bei näherer Nachforschung außer Republikationen auch Verordnungen vom 3. Mai 1800, die Wege-(Chaussee-) Gelder und deren Erhebung betreffend; von demselben Tage, die Wegebauanstalten betreffend; und vom 31. Mai 1803, wegen der von den bespannten Köttern zu leistenden Dienste gefunden. Danach

---

177) v. Rönne a. a. O. S. 172 ff. Gesetzsamml. 1841 S. 405, 1851 S. 1.

178) Amtsblatt der Regierung zu Arnsberg 1859 S. 163 ff., 1861 S. 87.

179) Cfr. auch den revidirten Entwurf der Partikularrechte der zur Provinz Westfalen gehörigen Standesherrschaften, Berlin 1837.

180) Wigand, Provinzialrecht a. a. O. § 76 Bd. 1 S. 320, 394; revidirter Entwurf Motive S. 27.

181) Codex constitutionum Osnabrugensium, Osnabrück 1819, Th. 2 Bd 1 S. 168 ff., Bd. 2 S. 458.

sind zur Unterhaltung sämmtlicher Wege, auch der Landstraßen, die Städte, Kommunen und Dorfschaften verpflichtet; Grundentschädigung und Nachbarhülfe sind von den Kirchspielen zu leisten. Da jedoch diese an sich durch die Westfälische Zwischenherrschaft nicht aufgehobenen, bezüglich wiederhergestellten Vorschriften[182]) unter Preußischer Herrschaft außer Gebrauch und gänzlich unbekannt geblieben waren, hat auch nach deren Auffinden von ihrer Anwendung Abstand genommen werden müssen.

Bezüglich des Fürstenthums Siegen, der Aemter Burbach und Neuenkirchen ist in Rintelen's Partikularrechte dieser Landestheile[183]) und in dem revidirten Entwurf[184]) auf die Oranien-Nassauischen Verordnungen vom 11. April 1749 und 28. September 1756 hingewiesen, auf dieselben aber kein Werth gelegt, weil dieselben nur von der Regierung ausgegangen seien und nur administrative Anordnungen über Vertheilung der Wegebaulast unter die Gemeindeglieder enthielten. Die ständischen Deputirten haben noch auf die Chausseeordnung vom 11. März 1783, erneuert am 18. Januar 1800, die Instruktion für die Akkordleute und für den Wegeknecht vom 30. Dezember 1793 und 3. Juli 1792[185]) Bezug genommen. Aus diesen Vorschriften erhellt, daß jede Gemeinde im Umfang ihrer Gemarkung ganz allgemein zur Wegebesserung verpflichtet ist. Daran ist auch thatsächlich festgehalten.

In der Grafschaft (Vest) Recklinghausen sind zu Kurkölnischer Zeit die nach allgemeinen Grundsätzen noch gültige Buschordnung vom 27. April 1770 und die Verordnungen vom 30. Mai 1781 und 29. April 1783 wegen Besserung der Wege ergangen.[186]) Danach sind die Kirchspiele und Gemeinheiten wegebaupflichtig, die adeligen Güter scheinen jedoch befreit gewesen und nur die „Freikötter in den Hovesaaten" derselben herangezogen zu sein. Die Buschordnung von 1770 enthält besondere Bestimmungen über die Wege in den Waldungen, war aber allgemeines Kurkölnisches Gesetz

---

[182]) v. Kamptz, Jahrbücher Bd. 3 S. 213, Bd. 17 S. 357 ff.

[183]) Paderborn 1838, Th. 2 S. 118, 119, 147.

[184]) Berlin 1841, Motive S. 33, 38.

[185]) Cfr. Die sämmtl. Verordnungen in dem Corpus constitutionum Novassicarum Tom. IV. pag. 175 ff. Tom. V. pag. 66, und Weisthum der Nassauischen Gesetze Th. 3. S. 183 ff., Anhang 3 S. 135 Th. 2 S. 99.

[186]) Scotti, Sammlung Kurkölnischer Verordnungen 1830/31, Abth. II. Th. 2 S. 1036, 1063. Schlüter, Provinzialrecht der Provinz Westfalen Bd. 3, §§ 211—217 S. 102, 216 ff., 246 ff. Revidirter Entwurf der Partikularrechte der zur Provinz Westfalen gehörigen Standesherrschaften, Berlin 1837, §§. 125 bis 132; Motive S. 39. v. Rönne a. a. O. S. 606 ff.

und ihre Gültigkeit speziell für die Vest ist bestritten. Die Verordnung vom 29. April 1783 bestimmt zur Erleichterung der Unterthanen, daß die Straßen nicht mehr durch die bisherigen Landdienste, sondern mittelst eines extraordinären Schätzungsanschlages und eines zu erhebenden Wegegeldes in Stand gesetzt werden sollten. Eine nach Vereinigung des Vestes mit dem Großherzogthum Berg ergangene Verfügung des Unterpräfekten vom Jahre 1813, wonach die Straßen sämmtlich wieder den Gemeinden überlassen werden sollten, ist judicando für ungültig erklärt. Die Landeskasse war von der Fremdherrschaft eingezogen, und die Gemeinden haben, wo es nöthig war, Zuschüsse leisten müssen. Daraus sind wiederholte Reklamationen entstanden. In einem vor einiger Zeit ergangenen Erkenntniß ist angenommen, daß die Vestische Landeskasse nur ein Theil der Kurkölnischen Gesammtlandeskasse gewesen und deshalb die Verpflichtung bezüglich der drei Straßen stets eine fiskalische geblieben sei. Zum Theil sind jedoch jene drei Straßen bereits als Staatsstraßen chaussirt und ist deren völlige Chaussirung in Angriff genommen.

Daß das Schlütersche Provinzialrecht für die Grafschaft Steinfurt keine provinziellen Bestimmungen nachweist, ist schon oben erwähnt. Dasselbe gilt von dem revidirten Entwurf der Partikularrechte der zur Provinz Westfalen gehörigen Standesherrschaften (Berlin 1837). Es hat jedoch die bei Schlüter Bd. 1 S. 491 ff. abgedruckte Bentheimsche Gerichts- und Landesordnung vom 23. November 1690 nach der Verordnung vom 8. Oktober 1712 auch in der Grafschaft Steinfurt Gültigkeit. Aus Th. 4 Tit. 16 und Th. 5 Tit. 23 erhellt soviel, daß die Landstraßen bezüglich der Unterhaltungspflicht den Gemeindewegen gleichgestellt waren.

Endlich ist für die ganze Provinz Westfalen und zugleich die Rheinprovinz das Regulativ vom 17. November 1841 (Gesetzsamml. S. 405) ergangen, wonach zur Abhülfe erhobener Beschwerden die durch die Königlichen Waldungen führenden Wege ausschließlich und ohne Konkurrenz der Gemeinden von der Forstverwaltung unterhalten werden sollen, dagegen auch zu dem Kommunalwegebau die Forstverwaltung Beiträge nicht ferner leistet, abgesehen von den einzelnen Fällen, wo in den Gemeindebezirken zur Unterhaltung der öffentlichen Wege in den Forsten bisher deshalb keine Kosten entstanden sind, weil durch diese Forsten keine öffentlichen Wege führen."

In der Praxis fällt die Wegebaulast in Westfalen mit that-

sächlicher Beseitigung der noch geltenden Wegeordnungen unter die Verpflichtungen der Gemeinde als Korporation, von der auch die Rittergüter nur dann ausgenommen sind, wenn sie dem Gemeindeverbande nicht inkorporirt oder später davon getrennt werden.[187])

10. Ueber das materielle Wegerecht in der Rheinprovinz enthalten die erwähnten Motive einer Wegeordnung folgendes:[188])

Die zur Berathung der Allgemeinen Wegeordnung niedergesetzt gewesene Kommission des Provinziallandtags der Rheinprovinz hat, wie schon bei v. Rönne a. a. O. S. 626 bemerkt ist, ähnlich, wie die Kommissionen anderer Provinzen, erklärt

> daß die Frage, welche Provinzialordnungen noch gültig seien, eine so schwierige und selbst von den Gerichten so widersprechend beantwortete sei, daß die Kommission sich zu deren Lösung außer Stande befinde.

Zum großen Theil kommt dies auf Rechnung der stattgehabten Zwischenherrschaft und deren Einwirkung.

Im Herzogthum Kleve gelten wesentlich dieselben materiellen Rechtssätze, wie in der Grafschaft Mark. Beide Landestheile haben die älteren Verordnungen gemeinschaftlich,[189]) nur das Chausseereglement der Grafschaft Mark und das dortige Edikt vom 7. Januar 1769 gelten in Kleve nicht. Für dieses tritt an die Stelle das Wegereglement vom 2. Februar 1768.[190]) Dem Inhalte nach sind jedoch das Edikt von 1769 und das Reglement von 1768 in der Hauptsache übereinstimmend. Sie differiren verschiedentlich in den technischen Vorschriften; die Grabenräumung liegt den Adjazenten in

---

[187]) Kom.-Ber. des Abg.-H. zum Entw. einer Wegeordnung von 1865, Drucks. Nr. 196 S. 12; § 59 der Landgemeindeordnung für die Provinz Westfalen vom 19. März 1856 u. achter Bericht der Kommission für Gemeindewesen u. Petitionen Drucks. Nr. 184 Sess. 1859. Durch Entscheidung des Reichsgerichts vom 26. Mai 1882 ist anerkannt, daß im Geltungsbereich der V. vom 30./5. 1781 für die Grafschaft Recklinghausen, die Pflicht zum Wegebau den Gemeinden obliegt, sofern nicht zufolge speziellen Rechtstitels ein Dritter verpflichtet ist. (Juristische Wochenschrift Bd. 11 S. 160.

[188]) a. a. O. S. 61.

[189]) Cfr. die Cirkularverordnung der Kleveschen Kriegs- und Domänenkammer vom 28. März 1763. Zeller, Handbuch der Preußischen Wegepolizei, Leipzig 1831, S. 235.

[190]) N. C. C. Tom. IV. S. 2031, Nr. 6 de 1768. Raabe a. a. O. Bd. 1 Abth. 3 S. 361. Scotti, Kleve-Markische Sammlung a. a. O. Th. 3 S. 1871. v. Rönne a. a. O. S. 638. Cfr. den revidirten Entwurf des Provinzialrechts des Herzogthums Kleve ostseits Rheins, Berlin 1837, § 149 S. 37; Motive S. 57.

dem Herzogthum nur ob, wo es bisher herkömmlich gewesen; von der Heranziehung der Kötter u. s. w. ist in dem Reglement von 1768 nicht die Rede, statt dessen ist die gemeinschaftliche Bearbeitung der Wege durch eine jede Stadt, Jurisdiktion, Dorf oder Gemeinheit alternativ mit der Unterhaltung nach dem Hufen- oder Pferdestande bestimmt (§ 14); von der Nachbarhülfe redet das Reglement nicht, es ergänzt sich diese aber aus dem beiden Landestheilen gemeinschaftlichen Edikt vom 25. Juli 1730. Das Märkische Edikt von 1769 enthält nur eine bezügliche Verdeutlichung.

Die Kreise Rees, Essen, Duisburg und Mülheim a. d. Ruhr gehören zum Geltungsbereiche des Allgemeinen Landrechtes, doch kommen für die Theile der Kreise Rees, Duisburg und Mülheim a. d. Ruhr, welche zum Herzogthum Kleve gehört haben,[191]) das Wegereglement vom 2. Februar 1768 und für die zum Kreise Mülheim a. d. Ruhr gehörige Herrschaft Broich, welche früher einen Theil des Herzogthums Berg gebildet hat, die demnächst zu erwähnende Jülich-Bergische Verordnung vom 10. Oktober 1554 zur Anwendung. Aber auch in den übrigen Theilen dieser drei Kreise, für welche provinzielle Wegeordnungen nicht existiren, desgleichen im Kreise Essen haben die landrechtlichen Bestimmungen praktische Bedeutung nicht erlangt.

Für das Herzogthum Geldern ist das Wegereglement vom 14. September 1764 ergangen.[192]) Dasselbe ist nach seinem Eingange dem damals für die Kur- und Neumark projektirten Reglement angepaßt. Ohne Exemtion sind, „die gemeinen Wege oder Landstraßen, welche durch die Felder gehen, von dem ganzen Dorfe, soweit dessen Feldmark sich erstrecket, die durch die gemeinen Brücher und Heydegründe laufende aber von den Gemeinheiten und Kirchspielen, worunter sie gehören, soweit eines jeden Distrikt sich erstrecket", zu repariren. Die benachbarten Kirchspiele und Gemeinheiten haben nöthigenfalls bei der ersten Instandsetzung zur Hülfe einzutreten (§ 7).

In den Herzogthümern Jülich und Berg, deren Verfassung in dieser Materie durch die Großherzoglich Bergische Gesetzgebung nicht geändert ist, sind überaus zählreiche Bestimmungen ergangen:

die Jülich-Bergische Verordnung vom 10. Oktober 1554,

---

191) Cfr. Mühlmann, Statistik des Reg.-Bez. Düsseldorf Bd. 1, S. 350.

192) N. C. C. Tom. III. S. 407. Rabe a. a. O. Bd. 1, Abth. 3 S. 50. v. Rönne a. a. O. S. 625.

faſt wörtlich in den Anhang der Polizeiordnung vom 14. Februar 1597, Titel: „wie Wege und Straßen zu unterhalten und zu beſſern", übergegangen;[193])

die Edikte und Verordnungen vom 12. Juli 1673, 12. März 1707, 26. April 1731, 28. Februar 1732, 28. April 1740, 6. Februar 1743, 8. Februar 1748, 19. Februar und 22. Oktober 1750, 1. Juli 1752, 8. April 1755, 14. November 1758, 4. Februar 1764, 20. November 1767, 8. Januar 1768, 1. Oktober 1768, 21. Dezember 1798, 26. Januar 1802, 22. November 1803, 10. Mai 1805, 18. Juni 1805, 10. März 1815.[194])

Die Polizeiordnung vom 10. Oktober 1554 redet von Fußſteigen und unterſcheidet im Uebrigen Landſtraßen, gemeine Wege und Nachbarwege; zur Unterhaltung derſelben wie der Brücken und zur Räumung der Gräben iſt aber ohne Unterſchied Jeder an ſeinen Anſchluß verpflichtet, nur daß die Nachbarſchaften mit Frohnden, Dienſten und ſonſt zu Hülfe ſein müſſen, wenn die Laſt den Anſchließenden zu ſchwer fällt. Wo Wegegeld erhoben wird, trifft die Pflicht den Hebeberechtigten. Dem Fiskus als ſolchem liegen keine Verpflichtungen ob; die Verordnung vom 8. April 1755 warnt ausdrücklich, man ſolle ſich nicht auf Landesmittel verlaſſen. Zu größeren Straßen- und Brückenbauten ſind jedoch die Koſten öfter im ganzen Herzogthum mit den Steuern ausgeſchrieben.[195]) Die Chauſſeen, über welche die jüngſten Verordnungen beſtimmen, ſollen von dem Chauſſeegeld unterhalten werden. Exemtionen, namentlich auch der Ritterſchaft, ſollen nicht ſtatthaben.[196]) Im Uebrigen iſt in den ergangenen Beſtimmungen, namentlich bei Zuſammenfaſſung der-

---

193) Scotti, Sammlung der Geſetze und Verordnungen des Herzogthums Kleve und der Grafſchaft Mark, 1826, Abth. 1, Th. 1, S. 326, v. Rönne a. a. O. S. 627.

194) Scotti, Sammlung der Jülich-Kleve-Bergiſchen Geſetze 1821 bis 1822, S. 166, 268, 336, 339, 364, 375, 427, 437, 450, 467, 486, 535, 567 ff., 676, 777, 842, 905, 954, 956, 1802, Nr. 602, 1016, 1317, 1326, 1456, 1511, 1650, 1696, 1731, 1776, 1852, 1943, 2015, 2019, 2027, 2507, 2622, 2724, 2811, 2817, 3708.

Cfr. den erſten Entwurf zu einem revidirten Bergiſchen Provinzialrechte, Köln 1836, §§ 766 bis 801, S. 180 bis 187, Motive S. 334 bis 336, und den revidirten Entwurf, Berlin 1837, § 477; gedruckte Erörterung über letzteren Entwurf, Berlin 1841, S. 63.

195) Verordnungen vom 22. Oktober 1750, 19. Dezember 1750, 10. Mai 1805. —

196) Polizeiordnung von 1597, Verordnungen vom 28. April 1740, 4. Februar 1764.

selben, viel Unsicherheit und Unklarheit; noch in der Verordnung vom 18. Juni 1805, Abschnitt I, § 2 wird als Prinzip hingestellt: „Jeder ist nach dem Gebrauche, den er von den Straßen macht, zu derselben Unterhaltung beizutragen schuldig.“ So sind nach Billigkeit verschiedene Interessenten: das ganze Land, einzelne Distrikte (Kreise), einzelne Gemeinden, Amtseinwohner, Nachbarschaften zur Unterhaltung herangezogen. Die Gewohnheit ist ergänzend hinzugetreten. Nach den in den dreißiger Jahren beigebrachten Attesten aller Beamten geschah die Unterhaltung der Nachbarwege von den Anschließenden, die der Gemeindewege durch Hand- und Spanndienste, sowie Erhebung baarer Kosten nach dem Fürstlichen Steuerfuße, unter Betheiligung der Forensen. Die Naturaldienste sind allmälig ganz in Wegfall gekommen. Im Ganzen haben sich die Verhältnisse wie in dem später zu erwähnenden Großherzogthum Niederrhein gestaltet. Ueber das Aufbringen in den Gemeinden bestimmte das landesherrliche Dekret vom 30. September 1806, die Verwaltungsordnung vom 18. Dezember 1808, Art. 40, das Kaiserliche Dekret vom 17. Dezember 1811, die Großherzoglich Bergische Ministerialverordnung vom 9. Oktober 1812 und die Verordnung des Generalgouvernements vom 22. Januar 1815.

In der vormaligen Reichsherrschaft Gimborn-Neustadt, sowie in den vormals reichsunmittelbaren Herrschaften Homburg an der Mark und Wildenburg sind nur ältere, zum Theil außer Gebrauch gekommene Verordnungen ergangen.[197])

Für die Herrschaft Gimborn-Neustadt sind danach während ihrer Zugehörigkeit zur Grafschaft Mark die Verordnung vom 10. Oktober 1554 für Jülich-Kleve-Mark (s. bei Jülich-Berg), und während der Fürstlich Schwarzenbergschen Regierung die Polizeiordnung vom 18. Juni 1766 erlassen. Nach letzterer, § 6, sollen die Wege und Straßen überall durch die angrenzenden Beerbten unter Wegräumung der Hecken und Reiser gebessert werden. Obgleich daher, wie zu § 39 des Provinzialrechts bemerkt ist, die älteren Märkischen Gesetze nach Trennung der Herrschaft von der Grafschaft Mark in Vergessenheit gekommen sein mögen, ist in der

---

197) Cfr. den ersten Entwurf des Provinzialrechts dieser Landestheile, Köln 1837, I. § 40 S. 27, 28; II. §§ 8, 28, 29 S. 56, 57; III. §§ 40, 41 S. 75: Revidirter Entwurf des Provinzialrechts des Herzogthums Berg u. s. w., Berlin 1837, §§ 805, 806, 848, 874, 875, 917, 939, 940, 985. Motive S. 158, 170, 183.

Polizeiordnung von 1766 der Grundsatz der Verordnung von 1554 beibehalten.

In der Herrschaft Homburg an der Mark ist nur die Sayn-Wittgensteinsche Holzordnung vom 27. März 1816, welche gleichfalls die anschließenden Eigenthümer verpflichtet, bekannt.

Dasselbe gilt in der Herrschaft Wildenburg nach dem Wildenburgschen Landrecht von 1649 Th. III Kap. 6 § 8, wenigstens nach Auffassung des obigen Provinzialrechts. Den Worten nach werden „die nächstgesessenen Unterthanen" verpflichtet, und da in dem zweiten Alinea des § 8 die am Wege nächstgelegenen Höfe zur unentgeltlichen Hergabe des Holzes verpflichtet sind, läßt sich annehmen, daß unter den nächstgesessenen Unterthanen eine gemeindliche oder ähnliche Genossenschaft begriffen ist. Wären die Adjazenten die Wegebaupflichtigen, so hätte ihnen die Hergabe des Holzes von selbst obgelegen.

Für die vormals Kurkölnischen Enklaven des Herzogthums Berg-Aemter Deuz und Königswinter, Gericht Vilich, sowie die vormals Kurkölnischen Besitzungen im ostrheinischen Theil des Regierungsbezirks Koblenz — Justizamt Linz, Herrlichkeit Lahr, Fürstlich Wiedsche Justizämter Neuerburg und Altenwied, Herrschaft Schönstein —, bestehen wesentlich noch die zu Kurkölnischer Zeit ergangenen Gesetze: § 31 der revidirten Kurkölnischen Polizei- und Landordnung vom 14. November 1595, Verordnungen vom 10. April 1684, 9. Oktober 1730, 28. April 1741, 1. Juni 1764, 4. September 1764, 31. Januar 1767, 7. September 1771, 31. März 1779, 31. März 1783, 9. Februar 1787, 22. Mai 1793 und nach der Verordnung von 1779 subsidiär, das für das Herzogthum Westfalen ergangene Wege-Edikt vom 17. Januar 1769.[198])

Verpflichtet sind die Gemeinden (Dorfschaften, Gemeinheiten und

---

[198]) Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen des ehemaligen Kurfürstenthums Köln, Abth. 1 Th. 1 S. 190 Nr. 37, S. 514 Nr. 172, S. 709 Nr. 402, S. 732 Nr. 452, S. 848 Nr. 591, S. 851 Nr. 598, S. 996 Nr. 728. Kurkölnische Ediktensammlung Bd. 2 S. 96 ff., 104 ff. v. Rönne a. a. O. S. 629.

Cfr. ersten Entwurf des Provinzialrechts der in dem Jahre 1806 mit dem Herzogthum Berg vereinigten, vormals Kurkölnischen Landestheile, Köln 1836, §§ 189 bis 191; den revidirten Entwurf für das Herzogthum Berg u. s. w., Berlin 1837, §§ 721, 580; die Zusammenstellung der in den ostrheinischen Theilen des Reg.-Bez. Koblenz noch geltenden Provinzial- und Partikularrechte, Berlin 1837, §§ 1015, 1016, 1018 S. 380 bis 382, den revidirten Entwurf § 249, Motive S. 100.

Grundbesitzer) zur Unterhaltung aller Wege, die Adjazenten zur Grabenräumung, die Nachbargemeinden zur Hülfsleistung. Die Verordnung vom 31. März 1779 bestimmte, die neue Einrichtung oder Herstellung von Landstraßen sollte gemeinschaftlich von den adjazirenden Aemtern unter Heranziehung weniger belasteter Aemter und Ortschaften erfolgen. Niemand soll hierbei befreit sein und alle Einsassen, die kein Zugvieh haben, zu Handdiensten herangezogen werden. Die Verordnung für das Herzogthum Westfalen von 1769 hat ein Objekt ihrer subsidiären Anwendbarkeit nur in technischen Beziehungen.

Auf die Einwirkung der Nassauischen Gesetzgebung ist sogleich zurückzukommen.

Für die vormals Kurtrierschen Theile des ostrheinischen Theils des Regierungsbezirks Coblenz, die Justizämter Ehrenbreitstein, Vallandar, Hammerstein, die Kirchspiele Horhausen und Peterslahr, den Gerichtsbezirk Höningen und die Gemeinde Irrlich enthalten die Kurtrierschen Verordnungen vom 10. Januar 1710, 11. Januar 1721, 27. Juni 1737, 3. April 1753, 17. Mai 1753 und 1. Dezember 1764[199]) sehr genaue, zugleich auf die Leinpfade sich beziehende Bestimmungen über die Unterhaltung von Landstraßen. Weil nicht jeder Ort oder Dorfschaft im Stande ist, in seinem Bezirk die Landstraßen allein tüchtig zu unterhalten, so sind die zu beiden Seiten der Landstraße zu zwei bis drei, auch wo nöthig, mehrere Stunden Weges angelegenen Ortschaften mit Hand- und Spanndiensten beizufordern. Einem Jeglichen kann ein gewisses Stück Weges zugemessen werden. Exemtionen finden nicht statt. Und obwohl, „nach uraltem Herkommen, im Erzstift Trier denen Landesunterthanen und Eingesessenen unstrittig obliegt, die Heer- und Landstraßen alleinig und mit zusammengesetzten Kräften in Stand zu stellen und zu unterhalten, so ist jedoch aus Landesfürstlicher mildester Rücksicht auf die Erleichterung dererselben, ohnerachtet die Wegegelder es bei Weitem nicht austragen, die gnädigste Verfügung geschehen, daß unsere Kurfürstliche Hofkammer die Erfordernissen und Handwerksleute zu denen Brücken auf ihre Kosten stellen solle." Die im Schwäbischen Kreise ergangene Information und Kreisordnung vom 5. Juni 1737 und die Breisgauische Verordnung vom 20. Juli

---

[199]) Scotti, Samml. der Gesetze und Verordnungen des vormaligen Kurfürstenthums Trier, Düsseldorf 1832, Th. 2, S. 748 Nr. 316, S. 858 Nr. 372, S. 1006 Nr. 466, S. 1063 Nr. 541, S. 1088 Nr. 542, S. 1156 Nr. 637, v. Rönne a. a. O. S. 631 ff.

1738 sind der Verordnung vom 3. April 1753[200]) zur Richtschnur beigegeben, sollen aber — wozu auch ihr Inhalt stimmt — offenbar nur in technischer Beziehung maßgebend sein.[201])

Für die vorgenannten Kurkölnischen und Kurtrierschen Landestheile, soweit sie zu dem Herzogthum Nassau gehört haben, tritt zu dem Erwähnten noch die Nassauische Gesetzgebung hinzu. Dieselbe verpflichtet zunächst in der Verordnung vom 7. Januar 1812 die Gemeinden zur Unterhaltung der Kommunikationswege in ihren Feldmarken, die Adjazenten zur Baumpflanzung. Bezüglich der letzteren sind in Anhalt der bestehenden Gesetze sehr gute Resultate erzielt. Sodann regelt sie den Chausseebau. Die in damals üblicher Form durch die Herzogliche Wege- und Uferbaudirektion vollzogene, im Verordnungsblatt des Großherzogthums 1809[202]) publizirte Verordnung vom 12. September 1809, die neue Einrichtung der Chausseeverwaltung und die Anstellung der Chausseeinspektoren betreffend, bestimmt die Gewährung der baaren Kosten für die chaussirten Landstraßen (nicht für die chaussirten Kommunalstraßen) aus dem Chausseegeld und allgemeinen Mitteln; Fuhren und Handdienste sind nach näherer Bestimmung von sämmtlichen Unterthanen zu leisten. Diese Leistung ist nach der Kabinetsordre vom 29. April 1830 auf den Neubau beschränkt. Die Verordnungen vom 21. August, 12. September und 17. Oktober 1810 enthalten einige Exemtionen von Leistungen jener Dienste.[203])

Bezüglich des übrigen ostrheinischen Theils des Regierungsbezirks Koblenz ist, abgesehen von der Gültigkeit der oben erwähnten Nassauischen Verordnungen, nur soviel bekannt,

> daß in den Gräflich Saynschen Besitzungen jede Gemeinde (ohne Immunität) in ihrem Bezirk die Wege zu bauen hat; — für die ehemalige Grafschaft Sayn-Altenkirchen ist dies bestätigt durch die Verordnungen der Sayn-

---

200) Scotti a. a. O. S. 1063 ff.

201) Cfr. Zusammenstellung der in den ostrheinischen Theilen des Reg.-Bez. Coblenz noch geltenden Provinzial- und Partikularrechte, Berlin 1837, §§ 1014, 1017 S. 380, 381.

202) S. 94 bis 101.

203) Verordnungsblatt 1810 S. 79, 85, 101, cfr. auch die Verordnungen vom 12. November 1809, 30. September 1811, 1. und 3. September 1812, 16. November 1812. Verordnungsblatt 1809 S. 133, 1811 S. 98, 1812 S. 133, 155.

schen Regierungskanzlei vom 30. September 1745, 25. Mai 1751 und 26. Juli 1783;[204])

daß in Sachen der mehrsten Kirchspiele der Grafschaft Wied wider die Fürsten zu Neuwied, Wied-Runkel und Sayn-Wittgenstein unter dem 14. August 1804 ein vom Kaiserlichen Kammergericht bestätigter Vergleich abgeschlossen ist, wonach (§ 30) die auch nach früheren Verordnungen verpflichteten Gemeinden nur in ihren Kirchspielen die Feldwege zu machen schuldig seien, sofern nicht ein rechtmäßiges Herkommen eine Ausnahme begründe, daß sie jedoch an dem Bau ordentlicher Land- und Poststraßen, „sofern solche jemals durch das Land angelegt werden sollten", Theil nehmen müssen;[205])

daß in dem ehemaligen Nassau-Weilburger Justizamt Atzbach die Feldordnung vom 28. Mai 1705, § 9,[206])

und in dem Gebiet der ehemaligen Reichsstadt Wetzlar die Verordnungen vom 25. Juni 1805, 13. Mai 1809 und die Verwaltungsordnung für das Großherzogthum Frankfurt vom 27. Oktober 1810[207]) ergangen sind.

Die bezügliche Verfassung der westrheinischen Gebiete (Großherzogthum Niederrhein) darf als bekannt angenommen werden und bedarf einer nur kurzen Erwähnung. Dieselbe stützt sich, abgesehen von dem im Erkenntniß des Obertribunals vom 7. Februar 1848[208]) interpretirten Art. 538 des Code civil[209]), auf die Gesetze vom $\frac{\text{22. November}}{\text{1. Dezember}}$ 1790 Art. 2, $\frac{\text{28. September}}{\text{6. Oktober}}$ 1791, Tit. 1 Sekt. 6, das Dekret vom 6. Dezember 1793 (16. Frimaire II.) Art. 1, dem Beschluß des vollziehenden Direktoriums vom 11. Juli 1797 (23. Messidor V.), die Gesetze vom 1. Dezember 1798 Tit. 1 § 2 Art. 4 (11. Frimaire VII.), 17. Februar 1800 (28. Pluviose VIII.), arrêté vom 23. Juli 1802 Art. 6 (4. Thermidor X.), Ge-

---

204) Scotti, Sammlung der Wied-Neuwied'schen ꝛc. Partikulargesetze Bd. 2 Nr. 91, 115, 197.

205) Scotti a. a. O. Th. 2 Nr. 247. Verordnungen vom 5. März 1684, 6. August 1701. Polizeiordnung vom 1. Oktober 1730 §§ 22; Dorfordnung vom 1. Juli 1752 Nr. 7. Polizeiverordnung vom 10. Februar 1783 Nr. 16, 17. Scotti Th. I. Nr. 20, 27, 121, 204, 247; Th. 2 Nr. 5.

206) Scotti a. a. O. Th. 3 Nr. 15.

207) Scotti a. a. O. Th. 5 S. 2190, 2227, 2248.

208) Entsch. Bd. 16 S. 58.

209) Cfr. Art. 649, 650.

setz vom 28. Februar 1805 (9. Ventose XIII.), Art. 6. Instruktion vom 27. Mai 1805 (7. Prairial XIII.), Dekret vom 16. Dezember 1811.[210])

Es sind danach, nach der Unterhaltungspflicht, die Staats-, Departements- (Bezirks-) und Vizinalstraßen zu unterscheiden. Zu letzteren zählen alle, die nicht durch landesherrliche Bestimmung den beiden ersteren Kategorien beigezählt sind. Die Staatsstraßen — zu welchen aber nach wiederholten Reskripten und der Kabinetsordre vom 16. September 1834 in Anhalt an Artikel 10 des Dekrets vom 16. Dezember 1811 nur Kunststraßen zu zählen sind — sollen nach der Kabinetsordre vom 17. September 1822 lediglich aus allgemeinen Staatsfonds unter Zuhülfenahme der Chausseegelder, mit Wegfall aller nach früheren Gesetzen den einzelnen Departements und Distrikten aufgelegten besonderen Verpflichtungen unterhalten werden. Ausführliche Bestimmungen sind über die Verpflichtung der adjazirenden Gemeinden bezüglich Grundbesitzer zur Anlage von Baumpflanzungen an den Straßen ergangen.

Besondere Bezirksstraßenfonds bestehen nach den Regulativen vom 20. Januar 1841 und 17. September 1855[211]) für die Regierungsbezirke Trier und Aachen, die westrheinischen und bezüglich der ostrheinischen Theile der Regierungsbezirke Koblenz, Köln und Düsseldorf und für den vom ostrheinischen Theile des Regierungsbezirks Koblenz ausscheidenden Kreis Wetzlar. Die üble finanzielle Lage, in welche der ostrheinische Bezirksstraßenfonds des Regierungsbezirks Köln in neuerer Zeit gerathen war, hatte der Staatsregierung Veranlassung gegeben, dem Provinziallandtage der Rheinprovinz eine auf die Vereinigung der sämmtlichen Bezirksstraßenfonds mit Ausschluß des für den Kreis Wetzlar bestehenden Fonds zu einem gemeinschaftlichen Provinzialstraßenfonds gerichtete Vorlage zu machen. Es ist diese Vorlage jedoch von dem 20. wie von dem 21. Rheinischen Provinziallandtage abgelehnt und von dem ersteren Landtage zur Abhülfe der finanziellen Noth des ostrheinischen Bezirksstraßenfonds des Regierungsbezirks Köln beschlossen worden, die Unterhaltung der Bezirksstraßen im ost- und westrheinischen Theile dieses Regierungsbezirks vom 1. Januar 1871 ab einstweilen gemeinschaftlich erfolgen zu lassen. Die Erledigung der Frage wegen

---

210) Bormann und v. Daniels, Sammlung Bd. 1 S. 388, Bd. 2 S. 156 ff., 518; Bd. 3 S. 531, 786; Bd. 4 S. 124, 408, 615 ff., Bd. 5 S. 10, 787. v. Rönne a. a. O. S. 411 ff., 424 ff.

211) M.Bl. d. i. V. 1841 S. 245, 1855 S. 250.

definitiver Umgestaltung des Bezirksstraßenwesens wird demnächst bei Gelegenheit der Berathungen wegen der Ausstattung der Provinzialverbände mit Fonds zur Selbstverwaltung wegen Uebertragung der Fürsorge für das Wegebauwesen auf diese Verbände zu erfolgen haben.

Die Bestimmung der Bezirksstraßenfonds besteht in der Unterhaltung der Bezirksstraßen nach vollendetem kunstmäßigem Ausbau derselben; außerordentlich können auch Zuschüsse zu Neubauten gewährt werden. Die Kabinetsordre vom 11. April 1838[212]) gestattet die Erhebung von Chausseegeld auf den Bezirksstraßen unter gewissen Bedingungen. Aus diesem Chausseegeld und Zusatzprozenten zu den Staatssteuern wird der Fonds sustentirt. Die Verwaltung der Fonds erfolgt durch die Bezirksregierungen unter Konkurrenz der Provinzialstände. Die Bezirksstraßen selbst werden durch Königliche Verordnung bestimmt. Die Vizinalwege sind von den Gemeinden zu unterhalten."

Die älteren Wegeordnungen in den Ostrheinischen Gebieten sind obsolet geworden.[213]) Die Bezirksstraßenfonds sind nach Erlaß des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 durch Regulativ vom 27. Dezember 1875[214]) zu einem Provinzialstraßenfonds vereinigt.

II. Ein in neuerer Zeit kodifizirtes Wegerecht besteht nur in den Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein.

Nach der Hannoverschen Gesetzgebung[215]) werden unterschieden:

1. Chausseeen. Die Unterhaltung derselben ist Last des Provinzialverbandes.[216])

2. Landstraßen, d. h. diejenigen öffentlichen Wege, welche schon bisher für Landstraßen erklärt oder doch als solche behandelt sind oder in Zukunft durch Beschluß des Provinziallandtages zu solchen erklärt werden.[217])

Die Beibehaltung, ingleichen die Erklärung eines Weges als

---

212) G.S. 1839 S. 17; cfr. auch v. Rönne a. a. O. S. 175, 314.

213) Kom.-Ber. des Abg.H. 1865, Drucks. Nr. 196 S. 12.

214) s. dasselbe im Anhange.

215) Ges. über Gemeindewege und Landstraßen vom 28. Juli 1851 (hannov. G.S. Abth. I S. 141) u. die Ergänzungsgesetze vom 12. März 1868, v. 5. März 1871, v. 19. März 1873, vom 26. Febr. 1877 u. 9. Jan. 1878, Chausseebaugesetz vom 20. Juni 1851, vergl. Ebert, Wegegesetzgebung in der Provinz Hannover, 3. Aufl. Hannover 1888, Hugenberg, Mittheilungen über den Hannoverschen Wegebau, Hannover 1877, Griepenkerl, Wegebaugesetzgebung S. 9.

216) Dotationsges. v. 8. Juli 1875 § 18, Ges. v. 20. Juni 1851 § 2.

217) §§ 13, 14 G. v. 28. Juli 1851, § 2 Ges. v. 5. März 1871.

Landstraße setzt voraus, daß derselbe für den äußeren oder inneren Verkehr wichtiger Orte unter sich oder mit Häfen, Strömen, öffentlichen Wegen, Eisenbahnen, Fährstellen, Ein- und Ausladeplätzen, wichtigeren gemeinnützigen Anlagen dient oder solche unter einander verbindet.

Die Pflicht zur Unterhaltung liegt dem Kreise, in einzelnen gesetzlich bestimmten Fällen dem Wegeverbande ob. Ein Maximum der Leistungen des Kreises bezw. Verbandes für diesen Zweck ist gesetzlich fixirt.[218])

3. Gemeindewege. Die Pflicht der Unterhaltung liegt der Gemeinde ob durch welche der Weg läuft, doch ist die Verbindung mehrerer benachbarten Ortsgemeinden zu gemeinschaftlicher Anlegung und Unterhaltung der für sie alle wichtigen Gemeindewege durch Beschluß des Kreisausschusses bezw. des Bezirksausschusses und Provinzialraths zulässig.[219])

12. Nach dem in der Provinz Schleswig-Holstein geltenden Wegerecht[220]) werden unterschieden:

Hauptlandstraßen, d. h. diejenigen, welche die Herzogthümer mit einander, mit den übrigen Theilen des Reichs und mit dem Auslande, und die bedeutenderen Häfen, Handelsplätze und Waffenplätze des Inlandes mit einander verbinden.

Nebenlandstraßen sind diejenigen, welche die Städte des Inlandes mit andern, für den Verkehr der einzelnen Distrikte wichtigen Orten, Häfen und Fährstellen, und die Poststationen mit einander verbinden.

Nebenwege sind diejenigen, welche die Dörfer und einzelne Höfe

---

218) § 30, 36 Ges. v. 28. Juli 1851, §§ 2, 111, 112 u. 114 der hannoverschen Kreisordnung v. 6. Mai 1884 (G.S. S. 181).

219) §§ 24, 25 Ges. v. 28. Juli 1851, § 60 Nr. 3 Zust.-Ges. s. unten § 14 d. W.

220) Wegeordnung für die Herzogthümer Schleswig u. Holstein v. 1. März 1842, Patent für d. Herzogthum Schleswig, betr. einige Abänderungen d. Wegeordnung v. 1. März 1842, vom 6. Febr. 1854, Chron. Samml S. 107, Patent, betr. verschiedene Abänderungen der Vorschriften der Wegeordnung über die Instandsetzung u. Unterhaltung der Nebenlandstraßen und die Beaufsichtigung der Nebenwege v. 27. Dez. 1865 (V.O.B. für das Herzogthum Holstein 1866 S. 1—6), Ges., betr. die Abänderung der Wegegesetzgebung für die Provinz Schleswig-Holstein u. die Herbeiführung eines Ausgleichs in der Wegebaupflicht zwischen den Herzogthümern Schleswig u. Holstein vom 26. Febr. 1879 (G.S. S. 94), vgl. Kühl, die Wegegesetzgebung der Provinz Schleswig-Holstein, Schleswig 1879, Verlag von F. Johannsen, u. Begründung zu dem Gesetz vom 26. Febr. 1879 bei Kühl S. 113.

mit einander und mit den Haupt- und Nebenlandstraßen, sowie mit den Kirchen, Schulen, Mühlen, Forsten, Mären und Weiden der Gemeinden verbinden.[221])

Die Verzeichnisse der Haupt- und Nebenlandstraßen sind durch das Gesetz vom 1. März 1842 festgestellt worden. Nach dem Gesetz vom 26. Februar 1879 kann durch Beschluß des Provinziallandtages unter Genehmigung der Ressortminister und nach Anhörung des Kreistages eine Hauptlandstraße in die Klasse der Nebenlandstraßen oder der Nebenwege, oder eine Nebenlandstraße in die Klasse der Nebenwege oder endlich ein Nebenweg in die Klasse der Nebenlandstraßen versetzt werden. Die Hauptlandstraßen sind von dem Provinzialverbande, die Nebenlandstraßen von den Kreisen auszubauen und zu unterhalten. Die Unterhaltung der Nebenwege und Fußsteige liegt den Gemeinden und Gutsbezirken ob, doch bestehen auch Wegeverbände und es können solche auf Grund statutarischer Regelung gebildet werden.[222]) Ueber die Bestätigung der Statuten solcher Verbände beschließt der Bezirksausschuß.[223]) Auf Beschwerden und Einsprüche, betreffend die Heranziehung oder die Veranlagung zu den Abgaben der Verbände, finden die für die Kreisabgaben geltenden Vorschriften mit den Maßgaben Anwendung, daß an Stelle des Kreisausschusses die Verwaltung des betreffenden Verbandes beschließt und dagegen die Klage bei dem Kreisausschusse stattfindet.[224])

13. Der Regierungsbezirk Cassel besteht aus vormals kurhessischen, vormals großherzoglich hessischen und vormals bayerischen Gebietstheilen.[225]) Es werden in allen diesen Gebietstheilen unterschieden:

A) Staats- oder Provinzialstraßen (Landstraßen),
B) Landwege (Vizinalwege, Verbindungswege, Distriktsstraßen),
C) Gemeindewege.

---

221) Ges. von 1842 §§ 3—5. Aehnliche Bestimmungen enthält die Wegeordnung für das Herzogthum Lauenburg vom 7. Febr. 1876 (Off. Wochenbl. v. 1876 S. 27 ff.) §§ 3 u. 4.

222) §§ 1—5 u. 13 Ges. v. 26. Febr. 1879, vergl. unten § 14 d. W. In Lauenburg liegt die Unterhaltung der Landstraßen dem Landeskommunalverbande, der Landwege den Gemeinden ob, § 21 Ges v. 7. Febr. 1876.

223) § 58 Nr. 3 Zust.-Ges.

224) §§ 151, 13 der Kreis-O. für Schleswig-Holstein vom 26. Mai 1888 (G.S. S. 139).

225) V. v. 22. Febr. 1867 (G.S. S. 273) u. A. E. vom 7. Dez. 1868 (Gs. S. 1056).

A. Die früheren Staatsstraßen, welche sämmtlich chaussirt waren, sind in die Unterhaltung der Provinz übergegangen.[226]) In den vormals großherzoglich hessischen Gebietstheilen liegen jedoch den Gemeinden, durch deren Gemarkung eine Provinzial- bezw. ehemalige Staatsstraße führt, folgende Verpflichtungen ob:[227])

1. die Entschädigung für das innerhalb der Gemarkung zum Straßenbau verwendete Land mit der Maßgabe, daß, wenn die Gesammtsumme der hiernach von einer Gemeinde zu leistenden Entschädigung — mit Ausnahme des nicht in Anrechnung zu bringenden gemeinheitlichen Grundeigenthums — die Hälfte des Gesammtbetrages der in der Gemeinde in der ganzen Gemarkung in einem Jahre erhobenen direkten Steuern übersteigt, der Mehrbetrag der Entschädigung vom Staate übernommen werden soll, ferner

2. die Entschädigung der Eigenthümer für die gestörte Benutzung desjenigen Geländes, worauf die Materialien zum Straßen- oder Brückenbau erforderlichen Falls gelegt werden müssen, oder das innerhalb der Gemarkungen für die zum Beiführen der Materialien, oder zu sonstigen, während des Baues nöthigen Nebenwegen verwendet wird.

3. die Errichtung und Unterhaltung aller kleinen Brücken und Dohlen, welche von der Provinzialstraße auf die Vizinal- oder Feldwege führen.

4. Bei dem Neubau einer Provinzialstraße hat jede Gemeinde, durch deren Ort die zu erbauende Straße führt, die sämmtlichen Materialien, welche zur Versteinung oder Pflasterung der Fahrbahn, zur Pflasterung der Seitenpfade und Gossen, sowie zur Erbauung von Dohlen und sonstigen Wasserableitungen innerhalb des Orts erforderlich sind, anzuschaffen und herbeizuführen, außerdem aber

5. diejenigen Mehrkosten zu übernehmen, welche entstehen, wenn auf den Wunsch der Gemeinde im Straßenzuge des Ortes die Fahrbahn nicht chaussirt, sondern gepflastert wird.

6. Beim Umlegen des Pflasters oder sonstigen größeren Her-

---

[226]) Dotat.-Ges. v. 8. Juli 1875 S. 18 (G.S. S. 497), vergl. § 10 des kurhess. Ges. v. 31. Okt. 1833 (Kurh. G. S. 1833 S. 161). § 5 des kurhess. Finanz-Ges. vom 18. Dez. 1840 (Kurh. G.S. S. 57), großh. hess. Ges. v. 4. Mai 1839, den Provinzialstraßenbau betr. (Hess. Reg.-Bl. S. 163).

[227]) Ges. v. 12. Oct. 1830, betr. die Erbauung der Provinzialstraßen, Art. 4 (Reg.-Bl. S. 357) u. vom 15. Oct. 1830 betr. die Erbauung der Staatskunststraßen (Reg.-Bl. S. 351). Ges. v. 30. Oct. 1860, Art. 6 (Reg.-Bl. S. 321), vergl. Küchler, Handbuch der Local-Staatsverwaltung im Großherz. Hessen, Heidelberg 1866 § 1063 ff.

stellungen an einer Ortsdurchfahrt hat die Gemeinde die erforderlichen Materialien ebenso anzuschaffen und herbeizuführen, wie beim Straßenneubau, und auch dann, wenn die herzustellende Fahrbahn nicht chaussirt, sondern gepflastert wird, die Mehrkosten zu übernehmen, es sei denn, daß sie erklärte, mit einer Chaussirung der Fahrbahn sich begnügen zu wollen.

Wird auf den Wunsch einer Gemeinde eine seither chaussirte Fahrbahn in eine gepflasterte umgewandelt, so hat die Gemeinde die vollen Kosten der neuen Anlage zu tragen.

7. Denjenigen Gemeinden, deren Häuser ganz zerstreut liegen oder deren Kräfte zur Aufbringung der erforderlichen Mittel nicht ausreichen, kann bei den ad 4—6 bestimmten Leistungen eine angemessene Erleichterung zu Lasten des Straßenbaufonds gewährt werden.

8. Für die zum Straßenbau tauglichen Materialien, welche sich an den in einer Kunststraße verwandelten oder dadurch ganz unnöthig werdenden Wegen vorfinden, erhalten die Gemeinden keine Entschädigung.

9. Finden sich auf dem Kommunaleigenthum einer Gemeinde (sie mag im Straßenzuge liegen oder nicht) bereits eröffnete oder noch uneröffnete Steinbrüche, Kies oder Sandgruben, welche zum Bau oder zur Unterhaltung einer Kunststraße verwendet werden können, so hat die Gemeinde für diese Verwendung keine Entschädigung zu fordern, doch soll bei Benutzung der Steinbrüche für den Straßenbau billige Rücksicht auf das eigene Bedürfniß der Gemeinde und ihrer Einwohner genommen werden.

In den vormals bayrischen Gebietstheilen haben die Dorfgemeinden die Verpflichtung, in den Dorfstraßen die Seitengräben offen zu halten, zu reinigen und den Schlamm wegzuräumen.[228])

B. Die Verpflichtung zum Bau und zur Unterhaltung der Landwege, der Vizinal- (Verbindungs-) Wege und der Distriktsstraßen liegt, soweit dieselbe nicht von größeren Kommunalverbänden (Amt, Kreis 2c.) übernommen ist oder auf privatrechtlichem Titel beruht, den Gemeinden ob, durch deren Gemarkungen sie führen.[229])

Unter der Bezeichnung „Landwege" sind nach dem Ausschreiben

---

[228]) V. v. 1. Juli 1804 (Kurpfalzbaierisches Reg.-Bl. S. 665, 666), vergl. Döllinger, Verordnungen —. Sammlung XVI S. 629 u. 632, betr. das Auslichten des Gehölzes an den Staatsstraßen a. a. O. XVI S. 715—717.

[229]) Ges. betr. die Abänderung der Wegegesetze im Reg.-Bez. Cassel vom 16. März 1879 (G.S. S. 225).

des Kurfürstl. Hessischen Staatsministeriums vom 12. Juli 1830[230]) zu verstehen. „solche Verbindungs- oder Vizinalwege, welche weder zu den Landstraßen, noch zu den Domanial- oder dergleichen Wegen gehören, auch nicht als Feldwege blos für die betr. Gemarkung bestimmt sind, bei welchen vielmehr mehrere Gemeinden ein gemeinschaftliches Interesse haben". Eine noch genauere Definition der Landwege enthält das Reglement über die Mitwirkung der Kommunalstände bei dem Chaussee- und Landwegebau vom 7. Okt. 1869,[231]) nach dessen § 2 als Landwege zum Unterschiede von den Landstraßen einerseits und von den Orts- und Feldwegen andrerseits gelten

„diejenigen Wegestrecken, welche Ortschaften, Höfe, Mühlen und sonstige gewerbliche Anlagen mit einander oder mit einer Landstraße oder Eisenbahnstation verbinden und in den Landwegebauverband bereits aufgenommen sind oder mit Zustimmung des Verwaltungsausschusses der Kommunalstände dahin aufgenommen werden".

Die älteren gesetzlichen Bestimmungen[232]) über die Verpflichtung zum Bau und zur Unterhaltung dieser Landwege in Kurhessen sind enthalten in:

der Verordnung vom 4. Jan. 1746 über den Straßen- und Brückenbau,[233])

der Verordnung vom 24. Dez. 1819, die Einrichtung der Straßenbauverwaltung betreffend,[234])

dem erwähnten Ausschreiben des Kurhessischen Staatsministeriums vom 12. Juli 1830,

dem Gesetze vom 31. Oktbr. 1833 über die allgemeinen Landfolgedienste,[235])

dem Finanzgesetze vom 18. Dez. 1840,[236])

dem Gesetze vom 31. Okt. 1848, die Bildung neuer Verwaltungsbezirke und die Einführung von Bezirksräthen betreffend,[237])

---

230) Kurh. Ges.-S. 1830, S. 123.

231) A.Bl. d. Reg. zu Kassel 1869 S. 335.

232) S. Begründung zum Entw. des Ges. v. 16. März 1879. Drucks. d. H.H. 1878/79 Nr. 56 S. 7, Kommiss.-Bericht a. a. O. Nr. 100 S. 2.

233) Neue Sammlung der kurhessischen Landesordnungen Bd. 2 S. 348 (gilt aber nur in Althessen und Hanau, insbesondere nicht im Fuldaischen, in den vormals kurmainzischen Gebietstheilen, wie Fritzlar, Amöneburg und in Volkmarsen.

234) Kurhess. GS. 1819 S. 97.

235) A. a. O. 1833 S. 164.

236) A. a. O. 1840 S. 57.

237) A. a. O. 1848 S. 237.

dem provisorischen Gesetze vom 7. Juli 1851, die Vollziehungsgewalt der Verwaltungsbehörden, sowie der Bezirksräthe betreffend,[238])
der Verordnung, betr. die Kreisverfassung im Gebiet des Regierungsbezirks Kassel vom 9. Sept. 1867,[239])
dem Allerh. Erlasse vom 16. Sept. 1867, betr. die Ueberweisung des vormals Kurhessischen Staatsschatzes an den kommunalständischen Verband des Reg.-Bezirks Kassel,[240])
dem oben erwähnten Reglement vom 7. Okt. 1869.

Die Auffassungen über die Natur und den Charakter der Landwegebaulast haben geschwankt. Während dieselbe bis zum Erlasse des Gesetzes vom 31. Okt. 1848 auf Grund der früheren gesetzlichen Bestimmungen als eine persönliche Verpflichtung der zur Leistung von Hand- und Spanndiensten, zur sogenannten „Landesfolge" verbundenen Unterthanen aufgefaßt war, wurde dieselbe durch Beschluß des vormals Kurhessischen Ministeriums des Innern vom 23. Mai 1849 auf Grund des § 39 des oben erwähnten Gesetzes, durch welches die Gemeinden für verpflichtet erklärt waren, „die in den Landwegebauverband aufgenommenen Strecken mit allem Zubehör an Brücken, Dämmen, Gräben, Baumpflanzungen ꝛc. nach näherer Anweisung auszubauen und zu unterhalten", als eine Gemeindeangelegenheit anerkannt. Am 30. April 1851 wurde dieser Beschluß jedoch wieder aufgehoben und seitdem die Landwegebaulast auch wiederum bis in die Zeit vor Erlaß des Gesetzes vom 16. März 1879, in welcher ein abermaliger Wechsel in der Auffassung der Landwegebaulast eingetreten ist, als ein Ausfluß der Landesfolge angesehen.

Durch § 1 des Gesetzes vom 16. März 1879 ist zur Beseitigung der bisherigen Unsicherheit und Unklarheit die Landwegebaulast als eine Verpflichtung derjenigen Gemeinden anerkannt, durch deren Gemarkungen die Landwege führen. Ebenso ist durch § 1 die Baulast der Gemeinden festgesetzt für die Vizinalwege der vormals Großherzoglich Hessischen Gebietstheile, deren Anlegung und Unterhaltung schon vor dem Gesetze vom 16. März 1879 nach dem Gesetze vom 3. Mai 1858 Art. 4[241]) und vom 12. November

---

238) A. a. O. 1851 S. 31.
239) G.S. 1867 S. 1473.
240) G.S. 1867 S. 1528.
241) Großh. Hess. Reg.Bl. 1858 S. 191 ff.

1860[242]) Art. 1 den Gemeinden bezw. den Gemarkungsinhabern oblag, und für die Distriktsstraßen der vormals Bayrischen Gebietstheile, d. h. nach dem Artikel 28 des Gesetzes vom 28. Mai 1852[243]) für diejenigen Kommunikationswege, welche wegen ihrer besonderen, jedoch nur auf den Distrikt beschränkten Wichtigkeit zu solchen Straßen erklärt worden sind.

An Stelle der Gemeinden kann die Wegebaulast in den früher großherzoglich hessischen Landestheilen an Wegeverbände übergehen.[244])

Im § 1 und § 6 des Gesetzes vom 16. März 1879 ist der Vorbehalt gemacht, daß, soweit die den Gemeinden obliegende Pflicht von größeren Kommunalverbänden (Amt, Kreis 2c.) übernommen ist, die letzteren an die Stelle des ersteren treten. Eine solche Uebernahme ist erfolgt für den Kreis Schmalkalden, für den Amtsbezirk Orb und für die übrigen vormals Bayerischen Gebietstheile.[245])

Der § 3 des Gesetzes, welcher bestimmt, daß die zum Bau und zur Unterhaltung der Landwege zu leistenden Dienste Gemeindedienste sind, enthält nichts weiter, als was sich schon aus dem § 1 von selbst ergiebt, daß nämlich die Baupflicht fortan als eine Gemeindelast zu betrachten ist und nach den über Gemeindelasten und Gemeindedienste geltenden Bestimmungen sich regelt.[246])

Durch § 4 Abs. 1 des Gesetzes sind die Gutsbezirke den Gemeinden gleichgestellt. Nach den Bestimmungen des Absatz 2 soll der inkommunalisirte fiskalische und vormals exemte Grundbesitz, dessen Heranziehung zu den Gemeindeumlagen in dem vormaligen Kurfürstenthum Hessen nur auf Grund statutarischer Festsetzungen erfolgen konnte, betreffs der Wegebaulast nach denselben Grundsätzen behandelt werden, wie das übrige innerhalb der Gemarkungen belegene Grundeigenthum.[247])

Der Wunsch des Kommunallandtages, dem Forstfiskus in dieser Beziehung eine Ausnahmestellung zuzuweisen, und demselben die selbstständige Unterhaltung der über das inkommunalisirte Forst-

---

242) A. a. O. 1860 S. 333.

243) Bayer. G.Bl. 1852 S. 246 ff., 261.

244) G. v. 6. Nov. 1860 Großh. Hess. Reg.Bl. 1860 S. 333; s. unten § 14 d. W.

245) Kom.Ber. Drucks. d. H.H. 1878/79 Nr. 100 S. 5, K.O. v. 7. Juni 1885 (G.S. S. 193) § 115.

246) Kom.Ber. Drucks. d. H.H. 1878/79 Nr. 100 S. 5.

247) Motive Drucks. d. H.H. 1878/79 Nr. 56 S. 10.

terrain führenden Wege zu überlassen, hat keine Berücksichtigung gefunden.[248])

Zum § 5 des Gesetzes, durch welchen der kommunalständische Verband auch zur Unterstützung der Gutsbezirke für verpflichtet erklärt, dagegen von allen Leistungen für die Unterhaltung rc. innerhalb der betreffenden Staatswaldungen entbunden wird, enthalten die Motive des Gesetzes folgende Bemerkungen: „§ 5 fixirt die auf den Kommunalverband des Regierungsbezirks Kassel bei der Ueberweisung des vormals kurhessischen Staatsschatzes übergegangene Verpflichtung zur Unterstützung der Gemeinden rc. behufs des Baues und der Unterhaltung der Landwege rc. und trifft Bestimmung über die Entschädigung, welche der Staatskasse von dem Kommunalverbande fortan für die Unterhaltung der Landwege rc. innerhalb der den Gemeinden bezüglich der örtlichen Verwaltung gleichgestellten Staatswaldungen (fiskalische Gutsbezirke) zu gewähren ist. Die Unterhaltung der dem allgemeinen Verkehr und nicht dem besonderen Interesse der Forstverwaltung dienenden Landwege innerhalb der den Gemeinden nicht inkorporirten Staatswaldungen hat im Gebiete des vormaligen Kurfürstenthums Hessen dem Forstfiskus bisher niemals obgelegen, da diesem gegenüber weder der ältere Titel der Landfolgepflicht noch der neuere der Zugehörigkeit zum Gemeindeverbande zutraf. Es lag diese Unterhaltung vielmehr zunächst bis zum Jahre 1834 den adjazirenden Gemeinden ob; seit dieser Zeit wurden zur Erleichterung derselben aus der Staatskasse Zuschüsse unter der Bezeichnung „zu Landwegen durch Staatswaldungen, wo die benachbarten Gemeinden zur Instandsetzung außer Stande sind, diese aber für die Verbindung und Verkehr von Wichtigkeit ist“ gewährt und diese Zuschüsse allmälig derartig erhöht, daß sie zur Deckung der Unterhaltungskosten völlig ausreichten und von einer Heranziehung der benachbarten Gemeinden gänzlich abgesehen werden konnte. In gleicher Weise, wie die aus der Staatskasse den Landwegebaupflichtigen gewährten Unterstützungen, standen diese Kosten der Landwegebauten durch die Staatswaldungen auf dem Etat des vormals kurhessischen Ministerium des Innern, und ging die Verpflichtung zur Tragung dieser Kosten, wie zur Leistung jener Unterstützungen, sodann im Jahre 1867 bei der Ueberweisung des vormals Kurhessischen Staats-

248) Kommiss.Ber. a. a. O. S. 14.

schatzes auf den kommunalständischen Verband des Regierungsbezirks Kassel über. Der Bestimmung des § 4 des Entwurfs entspricht es, daß auch von dem Forstfiskus als dem Inhaber der daselbst erwähnten kommunalfreien Grundstücke (selbständigen Gutsbezirke) die Wegebaulast übernommen wird; ebenso erscheint es aber nach dem vorerwähnten Sach- und Rechtsverhältniß billig, daß dem Forstfiskus für die Uebernahme dieser neuen Verpflichtung von dem Kommunalverbande eine Entschädigung gewährt werde. Die hiefür nach dem Abs. 2 in Aussicht genommene Rente entspricht demjenigen Betrage, welcher aus der Staatskasse und demnächst aus den Mitteln des Kommunalverbandes für die Unterhaltung der Landwege innerhalb der Staatswaldungen in den 12 Jahren 1864—1875 (unter Nichtberücksichtigung der beiden Jahre, in denen der höchste und der niedrigste Betrag aufgewendet worden) durchschnittlich verausgabt ist, und ist trotz der nach den Beschlüssen des Kommunallandtages eingetretenen Ausdehnung der ursprünglich nur auf die Landwege berechneten Bestimmungen auf die Vizinalwege und die Distriktsstraßen in unveränderter Höhe beibehalten worden. Diese Rente, deren Betrag ein- für allemal feststehen und auch bei einer Vermehrung der Unterhaltungslast zu Folge der neu hinzukommenden Landwege ꝛc. nicht erhöht werden soll, ist der Staatsforstverwaltung bereits von dem kommunalständischen Ausschusse für die 3 Jahre 1876, 1877 und 1878, während welcher die Unterhaltung der Landwege innerhalb der Staatswaldungen in Folge der über die Frage der Verpflichtung zu dieser Unterhaltung entstandenen Zweifel geruht hat, zur Verfügung gestellt worden. In gleicher Weise, wie den übrigen Wegebaupflichtigen, sollen dem Forstfiskus nach der Bestimmung des Abs. 3 zur Bestreitung der Kosten der Anlage neuer Landwege ꝛc. Beiträge aus kommunalständischen Mitteln gewährt werden, und ist in dieser Beziehung von dem Kommunallandtage bei der Berathung dieses Gesetzentwurfs ausdrücklich anerkannt worden, daß bei der Bemessung der Höhe dieser Beiträge nur auf das lokale Interesse des Forstfiskus an den Wegen und nicht auf seine Prästationsfähigkeit Rücksicht genommen werden solle."

Ueber die nach § 2 des Gesetzes bestehende Pflicht zur Nachbarhilfe und die Verpflichtung von Fabriken ꝛc. nach § 7 des Gesetzes ist an anderer Stelle das Erforderliche bemerkt.[249])

C. Die Gemeindewege, d. h. die dem Interesse der Gemeinde

249) § 15 u. § 20 d. W.

dienenden Wege innerhalb der Gemeinde, werden, soweit nicht besondere Fonds vorhanden, von den Gemeinden unterhalten.[250])

In den vormals großh. hessischen Gebietstheilen ist die gewöhnliche Unterhaltung der Gemeindebehörde überlassen, dagegen bedürfen Neubauten der Genehmigung des Kreisausschusses.[251]) Bei Anlegung von Vizinalwegen soll die Richtung im Einvernehmen mit dem Gemeindevorstande und der Kreisbaubehörde von dem Kreisausschuß festgesetzt werden, der Plan 8 Tage ausliegen und innerhalb 4 Wochen die Reklamation zulässig sein.[252])

Durch Beschluß des kommunalständischen Verwaltungsausschusses können unter Zustimmung des Regierungspräsidenten Gemeinde- und Ortswege, sowie neu anzulegende Wege zu Landwegen 2c., Landwege 2c. zu Gemeinde- und Ortswegen erklärt, desgleichen Landstraßen und die sonstigen in das Eigenthum und die Unterhaltung des kommunalständischen Verbandes übergegangenen früheren Staatsstraßen aufgegeben oder zu Landwegen 2c. sowie Landwege 2c. zu Landstraßen 2c. erklärt werden. Dem Beschlusse hat die Anhörung der betheiligten Gemeinden 2c. und Kreise voranzugehen. Gegen den Beschluß findet die Beschwerde an die Ressortminister statt.[253])

14. Im Regierungsbezirk Wiesbaden liegt die Unterhaltung der früheren Staats-Chausseen (Staatsstraßen) dem Kommunalverbande des Regierungsbezirks ob;[254]) im Uebrigen gelten aber in den einzelnen Bestandtheilen des Regierungsbezirkes[255]) verschiedene Rechtssysteme:

A. Im vormaligen Herzogthum Nassau sind die Gemeinden verbunden, daß zu den Chausseen (Staatsstraßen) erforderliche Grundeigenthum abzutreten bezw. zu erwerben; ferner haben die

---

250) § 71 Nr. 5 der Kurhess. Gem.O. v. 23. Okt. 1834 (G.S. S. 181), Großh. Hess. Gem.O. v. 30. Juni 1821 Art. 85, 89 (Archiv 3. Bd. S. 361, 382) u. G. v. 6. Nov. 1860 Art. 1 (Reg.Bl. S. 333), Bayer. Gemeindeedikt und Umlageges. v. 22. Juli 1819 (G.Bl. S. 84).

251) G. v. 4. Juli 1812 Art. 23—25 (Archiv Bd. I S. 758), Zust.G. vom 1. Aug. 1883 § 63 Nr. 1.

252) Instr. v. 11. Juli 1838 §§ 1—5 (Großh. Hess. Reg.Bl. S. 323), Zust.G. § 63 Nr. 1.

253) § 8 G. v. 16. März 1879 (G.S. S. 225), vgl. § 11 des kurhess. Ges. v. 31. Okt. 1833 (G.S. S. 161).

254) § 18 Dotat.G. v. 8. Juli 1875. Ges. v. 11. März 1872 (G.S. S. 257).

255) Vgl. V. v. 22. Febr. 1867 (G.S. S. 273). K.O. v. 7. Juni 1885 § 1 (G.S. S. 193).

benachbarten Gemeinden Zuschüsse zum Neubau zu leisten.[256]) Die Unterhaltung der in den Wegzug fallenden Straßen innerhalb des Ortsbereichs liegt den Gemeinden ob[257]). Unter besonderen Verhältnissen kann eine Gemeinde ausnahmsweise auf ihr Ansuchen von der Leistung des auf sie fallenden Beitrages zu den Baukosten oder eines Theils desselben befreit werden.[258])

Für die Anlage und Unterhaltung der Ortsstraßen, der in der Gemarkung bestehenden und nothwendigen Vizinal- und sonstigen öffentlichen Wege haben die Gemeinden die erforderlichen Kosten aufzubringen[259]). Die Gemeindeangehörigen können hierzu zur unentgeltlichen Leistung von Hand- und Spanndiensten herangezogen werden.[260])

An die Stelle der Bestimmung der V. v. 24. Juli 1854[261]), §§ 8 u. 9 wonach der „Bezirksrath" über die auszuführenden Vizinalwegebauten zu entscheiden hatte, sind die §§ 55 ff. des Zuständigkeitsgesetzes getreten.

B. Das in den früher Kurhessischen und Großherzoglichen Hessischen Gebietstheilen geltende Recht ist oben dargestellt.[262])

C. In dem vormals Landgräflich Hessischen Amtsbezirke Homburg haben die Amtsgemeinden observanzmäßig die Materialien für die größeren Staatsstraßen innerhalb des Ortsbereichs zu liefern. Die Unterhaltung der Ortsstraßen und Vizinalwege ist eine Last der Gemeinden.[263])

D. In Frankfurt a. M. ist ebenso die Unterhaltung der Vizinalwege Gemeindelast.[264])

---

256) §§ 5 u. 6 des Nass. Ges. betr. die Erbauung chaussirter Verbindungsstraßen v. 2. Okt. 1862 (V.Bl. S. 176), § 62 Zust.G., Nass. G. v. 8. April 1826 (Sammlung der Edikte Bd. IV. S. 303), vgl. unten § 15 d. W.

257) § 11 G. v. 2. Okt. 1862.

258) S. unten § 15 d. W.

259) S. die in den Motiven des Wegeordnungsentwurfs von 1875 citirten Gesetze, oben S. 182 ferner Nass. Gem.O. v. 26. Juli 1854 § 34 zu 6 (V.Bl. S. 175), G. v. 2. Okt. 1862 § 13.

260) §§ 38—40 G. v. 26. Juli 1854, § 8 Freiz.G. v. 1. Nov. 1867, Bauverwaltungsordnung v. 2. Okt. 1858 nebst Instruktion über die Verakkordirung öffentlicher Bauten. (Nass. V.Bl. 1858 S. 187, 204.)

261) V.Bl. S. 163. Der Bezirksrath ist verändert durch § 13 d. V. v. 26. Sept. 1867 (G.S. S. 1653) und aufgehoben durch die K.O. v. 7. Juni 1885 § 120 (G.S. S. 193).

262) Nr. 14 dieses Paragraphen.

263) Gem.G. v. 9. Okt. 1849 Art. 34 u. 37 (Archiv S. 477).

264) Art. 73 u. 75 L.G.O. v. 12. Aug. 1824 (G. u. Verdikten-Sammlung 3. Bd. S. 295).

15. In den Hohenzollernschen Landen wird zwischen unmittelbaren (bisherigen Staatsstraßen) und mittelbaren Landstraßen unterschieden.

Die Fürsorge für die Anlage und Unterhaltung der unmittelbaren Landstraßen liegt dem Landes-Kommunalverbande, der mittelbaren Landstraßen den betreffenden Gemeinden ob, es werden aber hierzu von dem Landes-Kommunalverbande Aversalbeiträge geleistet.[265]) Soweit die unmittelbaren Landstraßen eine Gemarkung durchschneiden, was bei allen mit Ausnahme der Straße auf den Hohenzoller zutrifft,[266]) werden dieselben zugleich als Nachbarschaftswege behandelt. Zu den Kosten der Unterhaltung derselben, einschließlich der dem Landes-Kommunalverbande zur Last fallenden Kosten der Unterhaltung der Brücken, Dohlen, Kandeln,[267]) Gräben und anderen Zubehörungen haben die betreffenden Gemeinden 20 Prozent und die Amtsverbände dieser Gemeinden 10 Prozent beizutragen.[268]) Diese Bestimmung ist an Stelle des früheren, die Gemeinden sehr ungleich belastenden Rechtes getreten, wonach dieselben auf jede Längenruthe die Kosten einer halben Roßlast gereinigten Materials beizusteuern hatten.[269])

Die Bestimmung darüber, welche Landstraßen als unmittelbare, beziehungsweise zugleich als Nachbarschaftswege, und welche Landstraßen als mittelbare zu behandeln sind, wird, vorbehaltlich der Beschwerde an die Ministerialinstanz, durch den Kommunallandtag getroffen.

Durch § 4 des Gesetzes vom 5. Januar 1878 ist in Uebereinstimmung mit § 10 des früheren Sigmaringenschen und § 6 des früheren Hechingenschen Gesetzes bestimmt, welche Naturalleistungen zur Unterhaltung der unmittelbaren Landstraßen den Gemeinden gegen Vergütung obliegen. Dieselben bestehen einmal in der Lieferung des Materials, gegen Erstattung von 80 Prozent der Kosten, und in der Leistung von Arbeiten, die in Folge von Wassergüssen, Erdfällen 2c. und insbesondere von Schneefall erforderlich werden.

---

[265]) G. v. 7. Januar 1878 betr. die Theilnahme an den Kosten des Baues und der Unterhaltung der Landstraßen in den Hohernzollernschen Landen (G.S. S. 5), Stenogr. Ber. d. H.H. 1877 S. 45.

[266]) Motive zum G. v. 5. Jan. 1878 (Drucks. d. H.H. 1877 Nr. 11) S. 8, Stenogr. Ber. des Abg.H. 1877 S. 1049.

[267]) „Dohlen" d. h. unterirdische Abzugkanäle, „Kandeln" d. h. offene Straßenrinnen. S. Stenogr. Ber. d. H.H. 1877 S. 44.

[268]) § 3 G. v. 5. Jan. 1878.

[269]) G. für Hohenzollern-Sigmaringen v. 6. Juni 1840 (Sigm. G.S. S. 228), G. für Hohenzollern-Hechingen v. 16. Aug. 1842 (V. u. Intell.Bl. Nr. 38 S. 325).

§ 5 a. a. O. enthält die eigenthümliche, von dem Recht in den anderen Provinzen abweichende Bestimmung, daß der Landes-Kommunalverband den Fahrdamm der unmittelbaren Landstraßen und die Gemeinde die Straßenrinnen neben dem Fahrdamm, sowie das Bankett (Kandeln und Nebenwege) zu reinigen hat.[270])

Die Aufsicht über die mittelbaren Landstraßen wird von dem Landes-Kommunalverbande auf dessen Kosten geführt. Die Gemeinden sind verbunden, den von Seiten der zuständigen Organe des Landes-Kommunalverbandes genehmigten technischen Anordnungen, sowohl hinsichtlich der gewöhnlichen Unterhaltung als bei neuen Anlagen und Korrektionen, vorbehaltlich der Beschwerde bei den Ressortministern, nachzukommen.[271])

Die Unterhaltung der bloßen Nachbarschafts- bezw. Gemeindewege liegt den Gemeinden ob. Der Kommunallandtag hat die Befugniß, nach Umständen einzelne Landstraßenstrecken zu bloßen Nachbarschafts- bezw. Gemeindewegen zu erklären und den betreffenden Gemeinden zur Unterhaltung zu überweisen.[272]) Es ist hierbei namentlich an die durch Eisenbahnlinien bewirkten Veränderungen sowie daran gedacht, daß durch Straßenkorrektionen frühere Stücke von Landstraßen ganz aufhören, dem allgemeinen Verkehr zu dienen, aber doch immer noch einen lokalen Werth behalten.[273])

---

§ 12.

Von der Pflicht zur Unterhaltung der Fußwege und Bürgersteige.

Die Pflicht zur Unterhaltung der Fußwege bestimmt sich nach denselben Grundsätzen, wie die Unterhaltung der Fahrwege.[1]) Dagegen bedarf die Pflicht zur Unterhaltung der Bürgersteige im Geltungsgebiet des Allgemeinen Landrechts einer besonderen Erörterung. Bürgersteige sind die an die Häuser oder an Baugrundstücke angrenzenden, zur Vermittelung des Fußgängerverkehrs in

---

270) Vgl. Stenogr. Ber. d. H.H. 1877 S. 44.

271) § 10 G. v. 5. Jan. 1878.

272) § 2 G. v. 5. Jan. 1878.

273) Motive a. a. O. S. 9.

1) Ueber die Oeffentlichkeit u. den Gebrauch der Fußwege s. oben § 1 Nr. 4, § 2 Nr. 6 u. § 8 Nr. 3.

einer Stadt bestimmten Theile einer ganz oder theilweise bebauten Straße.[2])

Daß sie als Theil der öffentlichen Straße anzusehen, ergiebt sich aus einer Vergleichung des § 81 und § 78 I 8 A. L. R. und ist von dem früheren Obertribunal,[3]) von dem Minister des Innern in dem Bescheide vom 25. Januar 1840,[4]) von dem Justizminister in dem Reskript vom 26. Juli 1839[5]) und dem Königlichen Oberverwaltungsgericht[6]) anerkannt worden. Eine ausdrückliche Bestimmung hierüber ist endlich enthalten im § 1 Absatz 3 des Gesetzes vom 2. Juli 1875,[7]) welcher lautet:

> Zu einer Straße im Sinne dieses Gesetzes gehört der Straßendamm und der Bürgersteig.

Bezüglich der Last der Unterhaltung der Bürgersteige hat man als maßgebend erachtet die §§ 81 und 82 I 8 A. L. R., welche Folgendes verordnen:

> § 81. Uebrigens aber kann jeder Hauseigenthümer den sogenannten Bürgersteig, soweit er das Steinpflaster zu unterhalten hat, unter den § 78 bestimmten Einschränkungen nutzen.
>
> § 82. Nähere Bestimmungen über die §§ 78—81 berührten Gegenstände bleiben den besonderen Polizeigesetzen eines jeden Orts vorbehalten.

Das Königliche Obertribunal hat den § 81 in konstanter Praxis dahin ausgelegt, daß jeder Anwohner eines Bürgersteiges denselben nach Anordnung der Polizeibehörde auf eigene Kosten zu pflastern und zu unterhalten schuldig sei. In dem Erkenntniß vom 1. November 1869[8]) ist ausgeführt, daß keineswegs im § 81 die Verpflichtung des Hauseigenthümers zur Unterhaltung des Steinpflasters nur als möglich vorausgesetzt sei, vielmehr nach der Fassung des Gesetzes das daselbst gedachte Nutzungsrecht als ein Aequivalent für die Verpflichtung zur Unterhaltung des Steinpflasters erscheine, und zwar

---

[2]) O.T. E. Bd. 62 S. 373 ff., Erk. d. R.G. v. 18. Dez. 1878 (Gruchots Beitr. Bd. 24 S. 505, Dernburg, Preuß. Priv.R. 4. Aufl. Bd. 1 S. 531, Erk. d. O.V.G. v. 21. Dez. 1887 (Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 9 S. 155).

[3]) Entsch. Bd. 49 S. 97.

[4]) Min.-Bl. d. i. V. S. 52.

[5]) J.-M.-Bl. S. 279.

[6]) Entsch. B. 8 S. 190, vgl. Bd. I S. 263.

[7]) G.S. S. 561. Die Bestimmung ist von der Kommission zur Berathung des Ges. v. 2./7. 1875 in der Absicht eingefügt worden, die Streitfrage zu entscheiden. Drucks. des Abg.H. 1875 Nr. 279 S. 1705, Nr. 404 S. 2286.

[8]) Entsch. Bd. 62 S. 36 ff.

um so mehr, als dem Hauseigenthümer als solchem das Eigenthum am Bürgersteige nicht zustehe; durch das Wort „soweit“ sei keine andere als eine räumliche Bestimmung getroffen, nicht aber die Verpflichtung des Hauseigenthümers in Frage gestellt, vielmehr vorausgesetzt.

In einer späteren Entscheidung vom 3. Juli 1877[9]) ist dieselbe Ansicht dahin motivirt: Zur Zeit der Emanation des Allgemeinen Landrechts sei das Recht der Hauseigenthümer am Bürgersteige ein streitiges gewesen. Nach einer Meinung sollte ihnen ein Eigenthum daran zustehen, während andererseits ihnen nur das sogenannte Traufrecht eingeräumt worden sei.[10]) Diese Kontroverse sei durch § 81 dahin entschieden, daß die Bürgersteige als Theil der öffentlichen Straßen im Eigenthum der Kommunen stehen, daß den Eigenthümern der Häuser ein beschränktes Nutzungsrecht eingeräumt sei und daß sie als Aequivalent für dieses Nutzungsrecht die Unterhaltung des Steinpflasters zu bewirken haben. Es ist ferner auf die übereinstimmende Rechtsprechung in dieser Beziehung hingewiesen und ausgeführt, daß sich seit Emanation des Allgemeinen Landrechts eine dem § 81 entgegenstehende Observanz nicht habe bilden können.

In den Verhandlungen über die Entwürfe einer Wegeordnung wird an der von dem Obertribunal festgestellten Rechtslage festgehalten.

§ 43 des Entwurfs von 1865[11]) verordnet:

> Die sogenannten Bürgersteige in den Städten und die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Fußwege, welche sich zur Seite der durch die Dörfer oder bei bebauten Grundstücken vorüberführenden Fahrstraßen befinden, sind, falls nicht durch gültige Lokalstatuten ein anderes bestimmt ist, von den Eigenthümern der angrenzenden Grundstücke nach Anordnung der Ortspolizeibehörde zu unterhalten, bezüglich dem Bedürfniß gemäß zu verlegen oder neu anzulegen.

und die Motive bemerken hierzu:

„Besonderer Art sind die Bürgersteige in den Städten und sonstige an den Gebäuden führende Fußsteige. Dieselben bilden wesentlich den Zugang zu den Häusern und Gehöften, sind deshalb am angemessensten und auch am leichtesten von den Eigenthümern zu

---

[9]) Striethorst, Arch. Bd. 97 S. 299 ff.

[10]) Vergl. Dernburg, Lehrbuch § 215 Note 6.

[11]) Drucks. d. H.H. Anl. 11 S. 66.

unterhalten. Davon geht auch der § 81 I 8 A. L. R. aus und so ist es vielfach von alten Zeiten her gehalten. Indem darnach die gesetzliche Regel aufgestellt wird, ist kein hinreichender Grund, lokale, in gültiger Weise getroffene anderweite Anordnungen aufzuheben, und sollen diese daher erhalten bleiben. (Vgl. Verordnung vom 16. Juni 1838 § 11 G.-S. S. 353, v. Rönne, Polizeiwesen des Preuß. Staats Bd. 2 S. 342 ff., Suppl. Bd. 1 S. 163 ff. Bd. 2 S. 169.)"

Die Kommission fand gegen die Regel des § 43 nichts einzuwenden.[12]) Der Entwurf von 1875 enthält dieselbe Bestimmung in etwas anderer Fassung.[13]) Die Kommission des Abgeordnetenhauses erkannte an, daß die gedachte Bestimmung der in neuerer Zeit von dem Königl. Obertribunal bei der Auslegung des § 81 I 8 A. L. R. festgehaltenen Rechtsanschauung und dem im Gebiete des gemeinen und des französischen Rechtes herrschenden thatsächlichen Zustande entspricht und schaltete zur Beseitigung von Zweifeln nur die Bestimmung ein, daß die Verpflichtung des Eigenthümers sich auf die Unterhaltung der Rinnsteine nicht erstreckt.[14])

Die Kommission zur Berathung des in der Legislaturperiode 1877/78 vorgelegten Entwurfs[15]) war im Gegensatz zur Regierungsvorlage der Ansicht, daß es der ordentlichen Wegeunterhaltung und dem Interesse der Gemeinden mehr entspricht, wenn die Unterhaltung der Seitenwege in ländlichen Ortschaften grundsätzlich den Gemeinden auferlegt, diesen aber überlassen werde, je nach Bedürfniß die Unterhaltung durch Ortsstatut den Eigenthümern der angrenzenden Grundstücke zu übertragen.[16])

Die Ansicht des Obertribunals, wonach den Eigenthümern der angrenzenden Grundstücke die Verpflichtung zur Unterhaltung der Bürgersteige obliegt, ist in der Literatur[17]) angegriffen und auch von dem Königl. Oberverwaltungsgericht[18]) verworfen worden, und zwar aus folgenden Erwägungen: Das Nutzungsrecht sei von der Unter-

---

[12]) a. a. O. S. 129.

[13]) Drucks. des Abg.-H. Nr. 24 § 48 S. 13, 107.

[14]) Drucks. Nr. 331 S. 33. Vgl. Entwurf v. 1876 Drucks. d. Abg.-H. Nr. 17 §§ 53, 54 S. 15, Kommiss.-Bericht 1876 Drucks. Nr. 152 S. 22.

[15]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 14 § 63 S. 14 u. 45.

[16]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 181 S. 23 § 63.

[17]) Koch, Kommentar zum A.L.R. Bd. I S. 371 Note 100, Hinschius in Behrends Zeitschrift für Gesetzgebung und Rechtspflege Bd. 5 S. 282, Zeitschrift für Theorie und Praxis des Preuß. Rechts. Marienwerder 1834 Bd. 1 S. 190.

[18]) Entsch. Bd. 3 S. 181, Bd. 6 S. 215, Bd. 10 S. 205.

haltungspflicht abhängig gemacht, also gerade dadurch zu erkennen gegeben, daß über die letztere selbst keine entscheidende Bestimmung habe getroffen werden sollen. Es sei nicht wahrscheinlich, daß der Gesetzgeber eine so wichtige Verpflichtung, wie die in Frage stehende, bei Behandlung einer andern Materie in einem Zwischensatze habe feststellen wollen. Endlich erhelle aus der Entstehungsgeschichte des schon in dem gedruckten Entwurfe zum Allgemeinen Gesetzbuch enthaltenen § 81 a. a. O., daß derselbe aus der Kircheisenschen Umarbeitung des Sachenrechts seinen Ursprung herleite und dahin gelautet habe:

> „Unter Genehmigung der Obrigkeit darf aber der Eigenthümer eines Hauses den Bürgersteig vor seinem Hause soweit nutzen, als er das Pflaster zu unterhalten schuldig ist."
>
> („NB. ein sehr praktischer Fall wegen der darauf stehenden Buden").

Hieraus ergebe sich, daß zwar das Wort „soweit" räumlich zu verstehen sei, daß auch wohl die Verpflichtung des Hauseigenthümers zur Unterhaltung des seinem Grundstück angrenzenden Bürgersteiges als der herkömmliche und gewöhnliche Rechtszustand stillschweigend vorausgesetzt werde, daß es aber nicht die Absicht der Redaktoren gewesen sei, wie das Obertribunal voraussetze, eine Kontroverse des gemeinen Rechts zu entscheiden; es habe vielmehr nur das Nutzungsrecht des Hauseigenthümers, insbesondere das Recht, Buden aufzustellen, geregelt und über die Unterhaltungspflicht des Bürgersteiges keine Disposition getroffen werden sollen. Da der Kircheisensche Gedanke — nur anders redigirt, dem Sinne nach unverändert — in der jetzigen Fassung schon im Entwurfe zum Allgemeinen Gesetzbuch erscheine und demnächst in das Allgemeine Landrecht übergegangen sei, so sei in Verbindung mit den vorstehenden Erwägungen der Schluß gerechtfertigt, daß der § 81 betreffs der fraglichen Verpflichtung überhaupt keine Bestimmung trifft.

Diese Ausführungen müssen als zutreffend anerkannt werden. Es bedarf daher zur Feststellung, wer die Verpflichtung zur Unterhaltung der Bürgersteige hat, im einzelnen Falle der Prüfung der Observanzen und Lokalrechte.[19] Ist weder durch Observanz, noch durch ein die Observanz feststellendes Ortsstatut (§ 11 der Städte-Ordn.

---

[19]) In Berlin haben die Hauseigenthümer die Verpflichtung. Mylius, C.C.M. Bd. 5 S. 314 Art. V § 1, Kamptz, Annalen Bd. 3 S. 830, Bd. 19 S. 838, O.V.G. E. Bd. 6 S. 217, Erk. d. O.V.G. vom 30. Sept. 1888 im

vom 30. Mai 1853) die Verpflichtung zur Unterhaltung den Adjazenten auferlegt, so ist dieselbe nach § 3 des Polizeiverwaltungsgesetzes vom 11. März 1850 eine Last der Gemeinde. Es ist nicht zulässig, die in Ermangelung eines besonderen örtlichen Rechts der Stadtgemeinde obliegende Verpflichtung zur Herstellung und Unterhaltung der Bürgersteige durch statutarische Anordnung auf die einzelnen Eigenthümer der an die Straßen grenzenden Häuser zu übertragen.[20])

Die Pflicht zur Anlegung von Bürgersteigen richtet sich nach denselben Rechtsgrundsätzen, wie die Pflicht zur Unterhaltung. Eine Pflicht des Hauseigenthümers, einen Theil seines Grundeigenthums unter Beseitigung der darauf befindlichen Anlagen für die Herstellung eines Bürgersteiges ohne Entschädigung herzugeben, kann aus dem § 81 I 8 A.L.R. nicht abgeleitet werden.[21]) Die Anlage von Bürgersteigen kann nur im Anschluß an die ordnungsmäßig festgesetzten Straßenfluchtlinien erfolgen.[22])

Die Bestimmungen des A.L.R. beziehen sich überhaupt nur auf die Bürgersteige in den Städten, nicht aber auf die Bürgersteige, welche sich neben Chausseen oder in den Dörfern an den Häusern entlang ziehen. Wenn sich an einer Chaussee Bürgersteige befinden, so ist zunächst zu prüfen, ob die Herstellung in dem Chausseeprojekt vorgesehen war und der zur Unterhaltung der Chaussee verpflichtete Verband (Kreis, Provinz ꝛc.) die Unterhaltung der projektmäßig hergestellten Chaussee rechtsgültig übernommen hat. Ist dies der Fall, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der zur Unterhaltung der Chaussee Verpflichtete auch zur Unterhaltung der Bürgersteige verpflichtet ist. Ist dies nicht der Fall, so ist eine Verpflichtung des Chausseeunterhaltungspflichtigen zur Unterhaltung bezw. Herstellung von Bürgersteigen nicht begründet. Die Bürgersteige sind von den Chausseen gänzlich verschiedene eigenartige Verkehrsmittel, und zwar nach ihrer Bestimmung, ihrer Benutzung, ihrer Bauart und ihren Rechtsverhältnissen. „Während die Chaussee durch das Bedürfniß des großen durchgehenden Verkehrs hervorgerufen, auch den örtlichen von diesem nicht zu trennenden Verkehr in sich aufnimmt, ist

---

Preuß. Verw. Bl. Bd. VII S. 27, vgl. auch die Entscheidungen bei Parey, Rechtsgrundsätze d. O.V.G. Berlin 1889 S. 323 u. Min.Erl. v. 2. Mai 1885 (M.Bl. S. 103).

20) Erk. d. O.V.G. v. 16. Mai 1888 (Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 9 S. 365).

21) Erk. d. Reichsger. V. Civilsenats vom 2. Dez. 1885 im Preuß. Verw.-Bl. VII S. 167.

22) s. oben S. 47 Note. 14 u. O.V.G. E. Bd. 14 S. 275.

der Bürgersteig umgekehrt ein spezifisch örtliches Kommunikationsmittel, das aber gleichfalls als öffentliches auch dem Durchgangsverkehr nicht entzogen werden kann und daher auch diesem genügen muß.[23]) Dasselbe gilt bezüglich der Bürgersteige in der Dorfstraße. Die Verpflichtung zur Unterhaltung bestimmt sich daher in gleicher Weise, wie die Unterhaltung der Bürgersteige in den Städten, nach dem Lokalrecht oder liegt in Ermangelung eines solchen der politischen Gemeinde ob.[24])

---

§ 13.

Die ortsstatutarische Regelung und Vertheilung der Wegebaulast in den Gemeinden und Gütern.

1. Ortsverfassung. 2. Hand- und Spanndienste. 3. Einziehung der Wegebau-Kosten. 4. Gutsbezirke.

1. Nach der Rechtsauffassung des vorigen Jahrhunderts standen dem Staate in Ausübung der Polizeihoheit als die ihm zunächst Verpflichteten die für die obrigkeitliche Gewalt verantwortlichen corpora, die Magistrate, Dominien, Domainenämter, vorbehaltlich der Untervertheilung jure collectandi gegenüber.[1]) Nach der neueren kommunalen Entwickelung sind, wie oben gezeigt, abgesehen von den Fällen, in denen die Wegebaulast auf dem Grundbesitz ruht, in der Regel die Gemeinden und Güter wegebaupflichtig.[2]) Die Gemeinde kann die ihr nicht obliegende Wegebaupflicht übernehmen, doch bedarf ein solcher Beschluß, da es sich um eine durch Gesetz oder Gemeindeverfassung nicht vorgesehene Ausgabe handelt, zu seiner Gültigkeit der Bestätigung der Aufsichtsbehörde.[3]) Hierher gehört z. B. der Fall, wenn eine Gemeinde den Ausbau eines nicht öffentlichen Weges beschließt. Das geltende Orts-Recht bleibt unverändert, soweit es nicht durch statutarische Bestimmungen ausdrücklich abgeändert wird. Wenn also z. B. ein Kreis die Unterhaltung einer als Chaussee ausgebauten Straße übernimmt, so folgt daraus noch nicht ohne Weiteres, daß auch die Pflicht der Schneeräumung oder

---

[23]) O.V.G. E. Bd. 14 S. 272.

[24]) R.G. Erk. v. 18. Dez. 1879 (R. u. St.A. 1880 Nr. 44 „Selbstverwaltung" Jahrg. 7 S. 174).

[1]) Vgl. O.V.G. E. Bd 12 S. 258.

[2]) S. § 11 d. W.

[3]) § 44—66, II, 6 A.L.R. O.V.G. E. Bd. 2 S. 186, Bd. 5 S. 138, Bd. 9 S. 77, v. Brauchitsch, Note 93 zu § 31 Zust.Ges.

die Unterhaltung einer im Zuge der Straße befindlichen öffentlichen Brücke auf den Kreis übergeht.[4]) Wo die Wegebaulast eine Kommunallast ist, hat die Gemeinde die Verpflichtung zur Unterhaltung der im Gemeindebezirk belegenen öffentlichen Wege. Aus dem Umstande, daß der Weg an eine Gemeinde grenzt, folgt nicht die kommunale Zugehörigkeit. Eine Rechtsvorschrift, daß die öffentlichen Wege stets die kommunale Zugehörigkeit der an sie grenzenden Grundstücke theilen, besteht nicht.[5])

Bezüglich der Vertheilung der Wegebaulast unter die Gemeindemitglieder gelten die für die Aufbringung der Kommunalabgaben überhaupt maßgebenden Grundsätze.[6]) Die Vertheilung erfolgt nach dem Herkommen oder dem Ortsstatut.[7]) Die Wegebaulast kann nach Maßstab der Hufen, nach dem Grundbesitz,[8]) nach dem Verhältniß aller oder einzelner Staatssteuern vertheilt und sie kann auch den angrenzenden Besitzern auferlegt,[9]) es können gesetzlich oder observanzmäßig einzelne Gemeindemitglieder von der Wegebaulast befreit sein.[10]) Es kann auf Grund spezieller Rechtstitel[11]) einzelnen Besitzern oder Verbänden von solchen, z. B. den Besitzern eines erst in neuerer Zeit mit der Gemeinde vereinigten Landkomplexes, die Unterhaltung bestimmter Wege innerhalb der Gemeinde obliegen.[12])

Eine bestehende Ortsverfassung kann abgeändert werden, doch darf jede neue Regelung nur nach den Grundsätzen des § 43 II

---

[4]) S. oben § 3 Nr. 7, O.V.G. E. Bd. 13 S. 288.

[5]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 234, Erk. d. O.V.G. v. 9. Nov. 1887 (Preuß. Verw.-Bl. Jahrg. 9 S. 471), v. 10. März 1888 (ibid. S. 259).

[6]) Vgl. v. Brauchitsch, die neuen preuß. Verw.-Ges. 9. Aufl. Th. I. Kommentar zu §§ 18 und 24 des Zust.Ges. Th. III S. 113, Komm. zu §§ 11 ff., Ges. v. 14. April 1856, § 27 des hannov. Wegeges. vom 28. Juli 1851.

[7]) § 31 II 7 A.L.R., O.V.G. E. Bd. 2 S. 146, Bd. 8 S. 150, Bd. 9 S. 69.

[8]) Schleswig-Holsteinsche Wege-O. vom 1. März 1842 § 225, Ges. vom 26. Febr. 1879 § 14 (G.S. S. 94), Freiheit der Pächter von den auf dem Grundbesitz ruhenden Wegebaulasten. O.V.G. E. Bd. 2 S. 124.

[9]) O.V.G. E. Bd. 14 S. 291, 297.

[10]) § 775 II 11 A.L.R., § 4 Abs. 2 der Städte-O. vom 30. Mai 1853, § 64 Westf. Landgem.-O. vom 19. März 1856; Wegeregl. für Westpreußen vom 4. Mai 1796 § 6; Entw. des Prov.R. für Neuvorpommern und Rügen, Greifswald 1836 Th. I Abth. 4 § 1594, Motive Th. 5 S. 30, Striethorst, Arch. Bd. 50 S. 200. Erk. d. O.V.G. v. 20. März 1889 (Preuß. Verw.-Bl. X S. 430) contra: O.T. E. vom 8. Sept. 1876 „Selbstverwaltung" Jahrg. 3 S. 334, Jahrg. 8 S. 422.

[11]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 13 S. 293.

[12]) S. unten § 18 d. W. Erk. d. O.V.G. v. 9. Nov. 1887 (Preuß. Verw. Bl. Jahrg. 9 S. 100).

7 A. L. R., §§ 11 und 12 des Gesetzes vom 14. April 1856, betr. die Landgemeindeverfassungen, erfolgen.[13]) Es ist zulässig, eine Neuregelung in der Weise eintreten zu lassen, daß sämmtliche Wegebauarbeiten an Unternehmer übertragen und die entstehenden Kosten gemäß § 43 a. a. O. nach Verhältniß der landesherrlichen Steuern aufgebracht werden.

Die Gemeinden sind indessen nicht befugt, die ihnen gesetzlich obliegende Wegebaulast durch statutarische Bestimmungen auf dritte Personen (z. B. die Unterhaltung der Bürgersteige auf die Hausbesitzer) zu übertragen.[14])

Eine Aenderung in der Vertheilung der Wegebaulast innerhalb der Gemeinde kann erfolgen trotz entgegenstehender Bestimmungen ordnungsmäßig bestätigter Urbarien. Die Schlesischen Urbarien, welche in Gemäßheit des Publikandums vom 12. Dezember 1784, der Instruktion der Schlesischen Etatsminister vom 20. Januar 1785 und der Anleitung der Haupt-Urbarienkommission vom 4. März 1785[15]) aufgestellt und bestätigt sind, haben an erster Stelle den Zweck, zur Vermeidung der Streitigkeiten und Prozesse zwischen Herrschaften und Unterthanen die gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten derselben zur Feststellung zu bringen;[16]) daneben sollten dieselben auch dazu dienen, die Gemeindeverfassung festzustellen;[17]) wenn auch eine Abänderung der Urbarien durch Verjährung mit Bezug auf die Rechte der Herrschaften und Unterthanen nicht stattfindet,[18]) so wird doch die rechtliche Möglichkeit der Abänderung und Fortbildung der durch die Urbarien festgestellten Gemeindeverfassung je nach den sich verändernden Verhältnissen der Gemeinde und der sich aus ihnen ergebenden Bedürfnisse nicht ausgeschlossen. Diese Abänderung kann ebensowohl durch Gemeindebeschlüsse, wie durch Observanz erfolgen.[19])

---

13) Vgl. v. Brauchitsch, die neuen preuß. Verwaltungsgesetze, Kommentar zu § 43 Bd. 3 S. 89 u. zu § 11 cit. Bd. 3 S. 113. In Hannover soll eine neue Vertheilung nach dem für die Vertheilung der Landstraßenpflicht festgestellten Fuß (§ 27 Ges. v. 28. Juli 1851), in Schleswig-Holstein nach dem Grundsteuerreinertrag erfolgen (§ 14 Ges. vom 26. Febr. 1879).

14) S. oben § 12 d. W. S. 203 Note 20.

15) Korn, Edikten-Sammlung Bd. 18 S. 253, 265 u. 292.

16) Striethorsts Archiv Bd. 28 S. 144.

17) Entsch. d. Ob.Trib. Bd. 50 S. 352.

18) Deklaration v. 16. April 1788 (Wentzel, Schles. Prov.R. S. 175, §§ 591, 633 I 9. § 143 II 7 A.L.R., v. Kamptz, Jahrbücher XLI S. 151.

19) Entsch. d. O.V.G. Bd. 9 S. 73.

2. Bestimmt die Ortsverfassung, daß die Hand- und Spanndienste in natura geleistet werden, so kommen die Grundsätze der §§ 38—42 II 7 A. L. R. zur Anwendung. Es müssen dann die Spanndienste nur von den mit Gespann versehenen Gemeindemitgliedern besorgt werden und es muß die Leistung der Spanndienste nach Verhältniß der Klassen erfolgen, in welche die bespannten Ackerbesitzer eingetheilt werden. Es folgt hieraus, daß in solchem Falle Gemeindemitglieder, welche ihr Gespann nur zu gewerblichen Zwecken halten, nicht herangezogen werden können,[20]) und daß die zu Spann- und Handdiensten Verpflichteten, wenn diese Dienste mit ihrer Zustimmung in Gelde verdungen sind, auch das dafür zu zahlende Entgelt aufzubringen haben.[21]) Andrerseits sind die Hand- und Spanndienstpflichtigen nicht verbunden, mehr Dienste zu leisten, als sie mit derjenigen Zahl von Gespannen und Dienstpflichtigen vermögen, die nach Maßgabe der Ortsverfassung vorhanden sind, bezw. vorhanden sein sollen; sie sind nicht verpflichtet, zu einer Leistung über die Maße hinaus Gespann- oder Arbeitskräfte zu miethen.[22])

Dieselben Grundsätze müssen zur Anwendung kommen, wenn die Ortsverfassung über die Aufbringung der Hand- und Spanndienste überhaupt nichts enthält oder das örtliche Recht sich nicht ermitteln läßt. Im letzteren Falle kommt der Grundsatz des § 40 II 7 A. L. R. zur Anwendung, wonach im zweifelhaften Falle vermuthet wird, daß die bespannten Ackerbesitzer nur bei solchen Arbeiten, bei welchen zugleich Spanndienste vorkommen, von den Handdiensten frei sind.

Die Heranziehung der Beamten zu persönlichen Gemeindedienstleistungen ist in den sechs östlichen Provinzen zulässig.[23]) Die Heranziehung der juristischen Personen und Forensen kann nach Maßgabe des § 1 Gesetzes vom 27. April 1885 (GS. S. 327) erfolgen.

In den Städten kann die Kommune durch Beschluß der Stadtverordneten zur Leistung von Hand- und Spanndiensten behufs Ausführung von Wegearbeiten verpflichtet werden. Die Dienste werden in Geld abgeschätzt; die Vertheilung geschieht nach dem

---

[20]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 161.

[21]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 112.

[22]) O.V.G. E. Bd. 15 S. 310, 311, Erk. d. O.V.G. v. 26. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 315).

[23]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 143.

Maßstabe der Gemeindeabgaben oder in deren Ermangelung nach dem Maßstabe der direkten Steuern.[24])

Ebenso sind die Landgemeinden befugt, die Erfüllung der Wegelast in Form von Naturaldiensten zu fordern. Ueber die Gültigkeit eines derartigen Beschlusses ist der Rechtsweg unzulässig.[25])

In den Entwürfen einer Wegeordnung war die Beschlußfassung der Gemeinden darüber vorbehalten, ob und inwieweit die einzelnen Verpflichteten ihre Beiträge in Geld oder in Naturaldiensten gewähren können. Die Naturaldienste sollten nur in gewöhnlichen Hand- oder Spanndiensten bestehen und ihrem Werthe nach in Gelde geschätzt werden. Eine Vertheilung der Wegebaulast unter die einzelnen Verpflichteten nach örtlich begrenzten Wegestrecken war als unzulässig bezeichnet,[26]) weil eine solche Vertheilung sich als unpraktisch und nachtheilig erwiesen habe. Diese Grundsätze wurden bei Berathung der Entwürfe von den verschiedenen Kommissionen gebilligt. Die Kommission zum Entwurf von 1877/78 brachte die Zulässigkeit der Heranziehung der Forensen und juristischen Personen zum Ausdruck und beschloß, daß bis zum Erlaß der Landgemeindeordnung und eines Gesetzes über die Aufbringung der Gemeindeabgaben es bei der bisherigen zu Recht bestehenden Vertheilung der Wegebaulast sein Bewenden haben soll, für den Fall jedoch, daß ein solcher Maßstab nicht bestehe, es den Gemeinden überlassen bleiben solle, schon vorher eine anderweitige Regelung der Wegebaulast nach Maßgabe der Vorschriften der §§ 10 ff. der Kreisordnung für die östlichen Provinzen vom 13. Dezember 1872 zu beschließen.

3. Bezüglich des Verfahrens bei Einziehung der Wegebaukosten gelten die allgemeinen Bestimmungen der §§ 18 und 34 des Zuständigkeitsgesetzes, wonach gegen den Beschluß des Gemeindevorstehers die Klage zulässig ist; es können aber auch Gemeindemitglieder sich gegenseitig unmittelbar wegen Uebernahme der Wegebaulast in Anspruch nehmen, wenn behauptet wird, daß nach öffentlichem Recht einzelnen Klassen der Gemeindeangehörigen, z. B. den

---

24) §§ 54, 56 Nr. 9 der Städte-O. v. 30. Mai 1853. Vgl. Erk. d. O.V.G. v. 6. April 1888 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 297).

25) Erk. d. R.G. v. 18. Febr. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 117).

26) Entw. v. 1865 § 34, Drucks. d. H.H. Nr. 11 S. 65, 105, Entw. v. 1875 § 42, Drucks. d. Abg.H. Nr. 24 S. 11, 103, Nr. 331 S. 28, Entw. v. 1876 § 48, Drucks. d. Abg.H. Nr. 17 S. 13, Nr. 152 S. 20, Entw. v. 1877/78 §§ 24, 25, Drucks. d. Abg.H. Nr. 14 S. 7.

Wirthen, die Wegebaulast obliege.[27]) Der Gemeindevorsteher ist berechtigt, gegen Gemeindemitglieder, welche in der Leistung von Kommunalabgaben oder von Diensten säumig sind, die Exekution zu vollstrecken.[28]) Dieses Recht basirt nicht auf dem § 132 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883, da diese Bestimmung die allgemeine Landesverwaltung und nicht die Kommunalverwaltung betrifft; es ist daher die Vorschrift über die schriftliche Androhung der Zwangsübung, welche das Gesetz für die Anordnung in Landeshoheitssachen gegeben hat, nicht ohne Weiteres auf das Zwangsverfahren bei der Leistung der Gemeindedienste übertragbar.[29]) Der Gemeindevorsteher ist vielmehr befugt, Wegebauarbeiten auf Kosten eines säumigen Gemeindemitgliedes ausführen zu lassen, auch ohne daß eine schriftliche Androhung vorausgegangen ist.

4. Hinsichtlich der Pflicht zur Unterhaltung der Wege stehen die Gutsbezirke im Allgemeinen den Gemeinden gleich. Der Grundsatz ist in den Entwürfen einer Wegeordnung ausdrücklich ausgesprochen.[30]) Zur Rechtfertigung ist in den Motiven[31]) Folgendes hervorgehoben: „Es ist daran zu erinnern, daß von der Verbindlichkeit zur Unterhaltung der gemeinen Wege die außer dem Gemeindeverbande stehenden Grundbesitzer nirgends befreit sind, vielmehr in vielen angeführten Wegereglements, wie beispielsweise in dem Chausseereglement für die Kurmark vom 18. April 1792 § 2, ausdrücklich der Grundsatz anerkannt worden, daß wegen des allgemeinen Gebrauchs und Nutzens der Wege, zu deren Unterhaltung in der Regel jeder Grundbesitzer, auch der ritter- und steuerfreie, verpflichtet ist. Wenn auch in andern Provinzialordnungen, wie in dem schlesischen Wegereglement vom 11. Januar 1767 § 5 Litt. c. und in dem sächsischen Straßenbaumandat vom 28. April 1781 § 9 Litt. d rücksichtlich der gemeinen Wege nur bestimmt worden, daß sie von den Gemeinden unterhalten werden sollen, ohne daß dabei der Verpflichtung der Gutsbezirke besonders gedacht wird, so ist doch letztere

---

[27]) § 56 Abs. 5, § 34 Abs. 3 des Zust.G., v. Brauchitsch, Kommentar Note 103, 110 zu § 34, Note 50 zu § 18 a. a. O. Vgl. O.V.G. E. Bd. 10 S. 83.

[28]) § 46, 56 II 7 A.L.R., § 29 der Kreisordnung, O.V.G. E. Bd. 7 S. 147 Bd. 9 S. 61.

[29]) Entsch. d. O.V.G. Bd. 9 S. 62.

[30]) Entw. v. 1865 § 7, Drucks. d. H.H. Nr. 11, Kommiss.Ber. d. Abg.H. v. 1865, Drucks. Nr. 196 S. 4, Entwurf von 1875 § 7, Drucks. d. Abg.H. Nr. 24.

[31]) S. Drucks. d. Abg.H. v. 1875 Nr. 24 S. 92.

nicht zu bezweifeln. Die Verbindlichkeit der Gemeinden ist nur in Bezug auf ihre Flur oder Feldmark vorgeschrieben und hieraus folgt von selbst, daß die außerhalb jener Flur oder Feldmark befindlichen Wege von den Gutsbezirken unterhalten werden müssen. Abgesehen von etwaigen besonderen Rechtstiteln und von Gemeinschaften zwischen den Gutsherrschaften und den Gemeinden, welche nach den §§ 55 und 61 gewahrt bleiben, besteht daher eine Verpflichtung der Dorfgemeinden, die Wege auf der Gutsfeldmark zu unterhalten, nicht, und ist solche nicht gerechtfertigt (confr. Zeller, Handbuch der preußischen Wegepolizei 1831 S. 91, 92. — § 96 der Gemeinheitstheilungsordnung vom 7. Juni 1821)."

Die Eingesessenen eines Gutsbezirks können zu den Wegebaukosten nicht herangezogen werden, da der Gutsherr der alleinige Träger aller auf dem Gute haftenden Lasten ist und ihm ein Recht der Untervertheilung, abgesehen von einigen Ausnahmen, nicht zusteht.[32]) § 7 II 7 A.L.R., welcher bestimmt, daß zu den Gemeindearbeiten und andern nachbarlichen Pflichten auch die Ausbesserung der gemeinschaftlichen Wege und Brücken gehört, bezieht sich nicht auf das Verhältniß des Gutsherrn zu einem Dritten. Die Parzellirung eines Gutes hat hinsichtlich der Verpflichtung des wegebaupflichtigen Gutsbezirks keine rechtliche Wirkung, die Wegebaulast geht nicht wie eine Reallast auf die einzelnen Parzellen des Guts über, sondern bleibt bei dem Gutsherrn.[33]) Letzterer kann sich daher gegen die Heranziehung zu den Wegebaulasten nur in der Weise sichern, daß bei Abschluß der Parzellirungsverträge die Beitragspflicht der Parzellenkäufer kontraktlich festgesetzt und hypothekarisch eingetragen wird.

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865 enthielt im § 34 die Bestimmung: „Wo innerhalb eines selbständigen Gutsbezirks außer dem Gutsherrn noch andere Grundeigenthümer vorhanden sind, erfolgt die Vertheilung der Wegebaulast, insofern nicht ein anderer Maßstab oder eine völlige Befreiung auf Herkommen oder sonst zu Recht besteht, nach Verhältniß des Reinertrages der Liegenschaften und des Nutzungswerthes der Gebäude auf Grund der in Ausführung der Gesetze vom 21. Mai 1861 (G. S. S. 253 und 317) stattgehabten Ermittelungen vorbehaltlich der Verpflichtung des Guts-

---

32) v. Brauchitsch, Verw.Gesetze Bd. II Note 112—114 zu § 31 K.O., O.V.G. E. Bd. 14 S. 290, Erk. d. O.V.G. v. 23. Jan. 1886 im Preuß. Verw. Bl. Jahrg. 7 S. 158.

33) Zeitschrift f. Landeskulturgesetzgebung Bd. 2 S. 16, Drucks. d. Abg.H. 1865 Nr. 196 S. 8, O.V.G. E. Bd. 10 S. 229 u. 234, Bd. 1 S. 147.

herrn, vorkommende Ausfälle zu übertragen." In den Motiven[34]) ist darauf hingewiesen, daß sich auf selbständigen Gütern vielfach im Eigenthum Dritter befindliche Etablissements (Krugnahrungen, Schmiede, Mühlen, Kolonistengüter, Grundstücke von Anbauern jeder Art, Ansiedelungsländereien, Bergwerksanlagen, Steinbrüche, selbst Fabriken) befänden. Dieselben von der Betheiligung bei dem Wegebau frei zu lassen, liege um so weniger ein innerer Grund vor, als sie von den Kommunikationsmitteln dieselben Vortheile genößen, wie die in gleicher Lage sich befindenden Mitglieder einer Gemeinde.

Die Kommission des Herrenhauses[35]) strich die bezeichnete Bestimmung, und zwar in der Erwägung, daß der Gutsbezirk in Beziehung auf Rechte wie auf Pflichten durch den Gutsherrn vertreten werde. Wollte man den Gutsinsassen kommunale Pflichten auferlegen, so würde es konsequent sein, ihnen auch kommunale Rechte einzuräumen, mithin aus den Gutsbezirken Gemeinden zu bilden. Dies aber entspreche den thatsächlichen Verhältnissen in keiner Weise und jedenfalls sei die Wegeordnung nicht die Materie, wo man eine derartige organische Umgestaltung auszuführen oder anzubahnen habe.

Die späteren Entwürfe einer Wegeordnung enthielten keine Bestimmung über die Untervertheilung der Wegebaulast in Gutsbezirken.

Bei der Berathung des Entwurfs von 1875 wurde ein bezüglicher Antrag von der Kommission des Abgeordnetenhauses abgelehnt.[36]) In der Kommission für den Entwurf von 1876[37]) wurde folgender Antrag gestellt:

> „Steht ein Gutsbezirk nicht ausschließlich im Eigenthum des Gutsbesitzers, so ist auf dessen Antrag ein Statut zu erlassen, welches die Wegeunterhaltungspflicht in dem Gutsbezirk in der Art regelt, daß sämmtliche Grundbesitzer zu einem Wegebauverbande vereinigt werden. Für die Einrichtung und Wiederauflösung eines solchen Wegebauverbandes sind die Vorschriften der §§ 42, 44—47 maßgebend."

Der Antragsteller bezog sich zur Begründung des Antrages auf die Analogie in § 8 des Gesetzes, betreffend die Ausführung des Bundesgesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 8. März

---

[34]) Drucks. d. H.H. 1865 Nr. 11 S. 105.
[35]) a. a. O. S. 126.
[36]) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 331 S. 28—30.
[37]) Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 152 S. 20.

1871 (G.S. S. 130), und hob hervor, daß der Mangel einer solchen Bestimmung zu einer unbilligen Belastung der Gutsbezirke zum mindesten in dem Fall führen werde, wenn die innerhalb desselben angesessenen Besitzer nach dem Gesetz oder der bisherigen Observanz zu Wegebaulasten herangezogen wären, nach Erlaß dieses Gesetzes aber von dieser Last befreit würden, und diese allein dem Gutsbezirk zufalle.

Der Vertreter der Staatsregierung widersprach dem Antrage. Die Staatsregierung könne die Ausdehnung des im § 8 des Gesetzes vom 8. März 1871 zuerst zum Ausdruck gelangten Gedankens nicht für räthlich erachten. Gutsbezirke, in welchen die dem Stammgutsbesitzer obliegenden Armen- und Wegelasten auf die Antheilsbesitzer und sonstigen Einwohner mitvertheilt seien, könnten kaum noch als selbständige Gutsbezirke, welche begriffsmäßig auf der Einheit nicht nur des Besitzes und der Repräsentation, sondern auch der kommunalen Verpflichtungen beruhten, angesprochen werden, sie erschienen vielmehr hinsichtlich der wichtigsten Leistungen als Gemeinden, jedoch mit dem prinzipwidrigen Unterschiede gegen normale Gemeinden, daß der Gutsbesitzer neben der alleinigen Vertretung des Gutsbezirks nach Außen (bei Wahlen zum Kreis als Ortsvorsteher 2c.) auch in Bezug auf die inneren Rechte fast ausschließlich der Träger der kommunalen Rechtspersönlichkeit verbleibe.

In der Kommission waren die Ansichten getheilt. Die eine Meinung ging dahin, daß der Antrag ein Beweis dafür sei, daß die selbständigen Gutsbezirke nicht lebensfähig wären und eine Aenderung der Kommunalverfassung dringend geboten sei. Dem Antrage dürfe nicht stattgegeben werden. Nach der bestehenden Gesetzgebung beruhe der Begriff des selbständigen Gutsbezirks in der Einheit desselben. Sei diese Einheit durch Abverkäufe und Zerstückelungen verloren, so könne nach der Landgemeindeordnung für die östlichen Provinzen vom 14. April 1856 eine anderweite Regelung der Kommunalverhältnisse des Gutsbezirks entweder in der Weise getroffen werden, daß ein völlig dismembrirter Gutsbezirk aufgehoben und die kommunalfreien Stücke zu einer Gemeinde vereinigt würden, oder daß einzelne Stücke zu selbständigen Gutsbezirken erklärt würden; hierin sei dem Vertreter der Staatsregierung beizutreten. Eine Abveräußerung einzelner Parzellen, während ein größeres Restgut noch vorhanden sei, mache die anderweite Regelung kommunaler Verhältnisse noch nicht nothwendig; wolle der Gutsbesitzer diese Eventualitäten vermeiden, so müsse er sich beim Abschluß der Parzellirungsverträge die Beitragspflicht der Erwerber

sichern. Andererseits war man der Meinung, daß politische Rücksichten auf die Erhaltung der selbständigen Gutsbezirke nicht den Ausschlag geben könnten, daß es vielmehr darauf ankomme, den wirklichen Verhältnissen und der Billigkeit Rechnung zu tragen. Das bereits erwähnte Gesetz vom 8. März 1871 gestatte in § 8 die statutarische Regelung der Vertheilung der Armenlast. Bei ähnlichen lokalen Verhältnissen gestatte auch die Landgemeindeordnung vom 14. April 1856 in § 2 die Zusammenlegung von selbständigen, bisher nicht inkommunalisirten Grundstücken zu Gutsbezirken, und bestimme, daß alsdann die Kommunalverhältnisse durch ein Statut zu ordnen seien. Nach diesen Vorgängen könne man auch die Verhältnisse zwischen den bereits im Gutsbezirk bestehenden selbständigen Besitzungen und dem Restgut zum Zweck der Förderung des Wegebaus ebenso ordnen, wie dies bezüglich verschiedener Gemeinden beziehungsweise Gutsbezirke in § 42 vorgesehen sei. Auf diese Weise werde der Uebergang zur Gemeindebildung viel eher erleichtert, als zu befürchten sei, daß der Erlaß solcher Statuten zur Konservirung der Gutsbezirke dienen könne. Den Gutsbesitzer auf den Vertragsweg zu verweisen, sei bei künftigen Verkäufen und Parzellirungen zwar möglich; auf die bestehenden Rechtsverhältnisse einzuwirken, gebe das Privatrecht dem Gutsbesitzer kein Mittel. Auch von den Vertretern dieser Ansicht wurde jedoch anerkannt, daß ein Bedürfniß zu solcher Regelung nur da vorhanden sei, wo die Trennstücksbesitzer nach dem Gesetz oder Herkommen gegenwärtig zu den Wegebaukosten beigetragen hätten. Mit Rücksicht hierauf wurde der oben erwähnte Antrag eingeschränkt und fand in folgender Fassung Annahme.

> Liegen innerhalb eines Gutsbezirks Besitzungen, welche bisher nach bestehendem Gesetz oder Herkommen zu den Wegebaukosten beigetragen haben, so kann die Vertheilung der Wegebaulast, sofern eine solche Gemeinschaft dem öffentlichen Interesse nicht widerspricht, bis zum Erlaß einer Landgemeindeordnung durch ein Statut geregelt werden.

B. Wegebaulast weiterer Verbände.

§ 14.

Baulast der Wegebauverbände.

Bei Darstellung des provinziellen Wegerechts ist bereits hervorgehoben worden, daß in verschiedenen Landestheilen die Wegebaulast an Wegebauverbände übertragen werden kann.[1]) Es ist den bezüglichen Partikulargesetzen von Hannover und der früher Großherzoglich Hessischen Gebietstheile gemeinsam, daß die Bildung von Wegeverbänden durch Vereinbarung der betheiligten Gemeinden unter Bestätigung der Behörde, oder in Ermangelung einer Vereinbarung auf Anwendung der Behörde erfolgen kann.

In Hannover gilt der Grundsatz, daß die zwangsweise Verbindung mehrerer benachbarter Ortsgemeinden zulässig sein soll, zu gemeinschaftlicher Anlegung und Unterhaltung der *für sie alle wichtigen* Gemeindewege innerhalb des einen oder andern Bezirks.[2]) Ueber die Verbindung beschließt auf Antrag der einen oder andern betheiligten Gemeinde, a) der Kreisausschuß, wenn die betheiligten Gemeinden demselben Kreise angehören; b) der Bezirksausschuß, wenn ein Stadtkreis oder eine bezüglich der Verwaltung der allgemeinen Landesangelegenheiten selbständige Stadt betheiligt ist, oder die Gemeinden verschiedenen Kreisen, aber demselben Regierungsbezirke angehören; c) der Provinzialrath, wenn die Gemeinden verschiedenen Regierungsbezirken angehören.[3])

Der Beschluß der zuständigen Behörde charakterisirt sich als ein konstitutiver Rechtsakt, durch welchen an Stelle der bisher Wegebaupflichtigen der Verband zum Träger der Wegebaupflicht eingesetzt

---

[1]) S. § 11 d. W. Nr. 11, 12, 13 S. 186, 187, 192.

[2]) § 24 Ges. v. 28. Juli 1851.

[3]) § 60 des Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883.

wird.[4]) Durch den Beschluß wird die Unterhaltung der für alle Betheiligten wichtigen Wege, im Gegensatz zu den bei der Nachbarhülfe maßgebenden Grundsätzen, dauernd geregelt.[5])

In den vormals Großherzoglich Hessischen Landestheilen ist die Beschlußfassung über die Zweckmäßigkeit der Bildung eines Wegeverbandes dem Ermessen des Kreisausschusses übertragen, welcher auf Antrag der Regierungsbehörde oder mehrerer der betheiligten Gemeinden entscheidet, ob und aus welchen Gemeinden ein Verband zu bilden und nach welchem Verhältnisse die Kosten auf die Gemeinden zu vertheilen sind. Der größere oder geringere Nutzen, welcher den einzelnen Gemeinden aus der Anlegung und Unterhaltung eines Vizinalweges erwächst, und beziehungsweise der größere oder geringere Nachtheil, welcher die einzelnen Gemeinden in Folge der Unterlassung oder Vernachlässigung jener Arbeiten treffen kann, sollen den Maßstab bei Vertheilung der Kosten auf die in den Verband zu ziehenden Gemeinden bilden.[6])

In Schleswig-Holstein findet eine zwangsweise Bildung von Wegeverbänden nicht statt, doch können Gemeinden und Güter mit Genehmigung des Kreisausschusses, in Stadtkreisen des Bezirksausschusses behufs Herstellung und Unterhaltung von Nebenwegen zu einem Verbande zusammentreten. Die Verhältnisse dieser Verbände sind durch ein zwischen den Betheiligten zu vereinbarendes, in Ermangelung einer Vereinbarung nach Anhörung der Betheiligten von dem Kreistage zu vereinbarendes und von dem Regierungspräsidenten zu bestätigendes Statut zu regeln.[7])

Ueber die Auflösung der nach vorstehenden Bestimmungen gebildeten Wegeverbände enthält die Hannöversche und Holsteinische Gesetzgebung keine Bestimmungen. In den vormals Großherzoglich Hessischen Landestheilen ist angeordnet, daß nach den für die Bildung von Wegeverbänden gegebenen Bestimmungen auch zu verfahren ist, wenn ein Wegeverband aufgehoben oder abgeändert werden soll.[8]) Es liegt in der Natur der Sache, daß dieser Grundsatz auch in den beiden andern bezeichneten Provinzen zur Anwendung kommen muß.

---

[4]) Erk. d. O.V.G. v. 5. Mai 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 61).

[5]) S. unten § 15 Nr. 1 d. W.

[6]) Art. 3 Ges. v. 6. Nov. 1860 (Großh. hess. Reg.Bl. S. 333), § 63 Nr. 2 Zust.Ges.

[7]) § 13 Ges. v. 26. Febr. 1879 (G.S. S. 94); § 58 Nr. 3 Zust.Ges.; § 18 L.V.G.

[8]) a. a. O. Art. 7.

Im Geltungsbereiche des A.L.R. bestehen ebenfalls Wegebauverbände in verschiedenen Landestheilen. Es fehlt jedoch an speziellen Bestimmungen über die Bildung und Auflösung derselben. Es ist daher eine zwangsweise Bildung solcher Verbände wie nach den erwähnten Gesetzen nicht zulässig; vielmehr kann eine Neubildung und Auflösung nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen nur durch übereinstimmenden Beschluß der betheiligten Gemeinden und Güter erfolgen. Ein solcher Beschluß, durch welchen beispielsweise von mehreren Gemeinden gemeinschaftlich die Unterhaltung einer neu zu erbauenden Brücke übernommen wird, wird in der Regel die Belastung der betheiligten Gemeinden mit neuen durch Gesetz oder Gemeindeverfassung nicht vorgesehenen Ausgaben zur Folge haben und bedarf daher zu seiner Gültigkeit der Bestätigung der Aufsichtsbehörde.[9]) Durch übereinstimmenden Beschluß aller zu einem Amtsbezirk gehörigen Gemeinde- und Gutsbezirke kann insbesondere auch die gesammte Wegebaulast auf den Amtsbezirk übernommen werden.[10]) Ein solcher Beschluß bedarf nur dann der Bestätigung, wenn durch denselben der Amtsverband mit Schulden belastet werden sollte[11]) und hat zur Folge, daß die Verwaltung des Wegebauverbandes auf den Amtsausschuß übergeht.[12])

Der Entwurf der im Jahre 1865 vorgelegten Wegeordnung[13]) bestimmte:

„§ 31. Wo nach der bestehenden Verfassung mehrere Gemeinden untereinander oder Gemeinden mit selbständigen Gutsbezirken in Beziehung auf die Wegebaulast in einem Verbande stehen, hat es dabei rücksichts der Gemeindewege sein Bewenden. § 32. Wenn in Zukunft zur leichteren oder besseren Erfüllung der Baulast mehrere Gemeinden, bezüglich selbständige Gutsbezirke zu solchen Verbänden zusammentreten, so sind die Verhältnisse unter ihnen durch ein zu errichtendes Statut zu regeln. Ein solches Statut ist nach vernommenem Gutachten der Kreisstände der Regierung zur Bestätigung vorzulegen. § 33. Verträge, durch welche eine Gemeinschaft der Wegebaulast aufgelöst werden soll, bedürfen der Bestätigung der Regierung, welche die Genehmigung zu versagen hat, wenn die Sicherheit genügender Erfüllung der Wegebaupflicht durch die Trennung gefährdet wird."

---

9) §§ 64—66 II 6 A.L.R., O.V.G. E. Bd. 2 S. 186, Bd. 5 S. 138, Bd. 9 S. 77, v. Brauchitsch, Note 93 zu § 31 Zust.Ges.

10) § 53 der Kreisordnung. Min.Reskr. v. 12. Dez. 1874 (M.Bl. 1875 S. 6) für das Gebiet des rheinischen Rechts M.R. v. 29. März 1838 (Illing, Handbuch Bd. I S. 954).

11) § 55a a. a. O.

12) § 53 Abs. 3 a. a. O., v. Brauchitsch, Note 152 zu § 55a a. a. O.

13) Drucks. des H.H. Nr. 11 S. 65.

Die Motive[14]) bemerkten hierzu:

„Durchgehend größere Wegebauverbände zwischen mehreren Gemeinden oder zwischen den Gemeinden und Gutsbezirken einzuführen, erschien schon nach Lage der bestehenden Gemeindeverfassung nicht angänglich. Solche Verbände würden deshalb auch ihren Zweck nicht genügend erfüllen, es ließe sich dies nur dann erwarten, wenn überhaupt ein gemeinschaftlicher Verband, etwa zwischen den Gutsbezirken und Gemeinden, gesetzlich gegeben wäre. Früher zwischen diesen bestandene Gemeinschaften sind bei Gelegenheit der Ablösungen und Gemeinheitstheilungen nicht ohne große Mühe erst in den letzten Jahrzehnten getrennt. Noch weniger aber würde es sich gegentheils rechtfertigen, größere derartige Verbände, soweit sie bereits und noch bestehen, aufzuheben. Die §§ 31 und 33 konserviren daher, der § 32 erleichtert die Neubildung solcher.

Die Anregung zu diesen Bestimmungen ist verschiedentlich und wiederholt von den Provinzialständen ausgegangen. Es finden sich derartige Verhältnisse theils rechtlich, theils faktisch, was die Gemeinschaft von Gemeinden und Gutsbezirken angeht, in den östlichen Provinzen (Schlesien, Brandenburg, Pommern) und was die Gemeinschaft zwischen mehreren Gemeinden anbetrifft, in den westlichen Provinzen (siehe auch ostpreußisches Provinzialrecht, Zusatz 226 § 1.

Aehnliche Bestimmungen, wie die §§ 32 und 33 enthält auch das großherzoglich hessische Gesetz, die Anlegung und Unterhaltung der Vizinalwege betreffend, vom 6. November 1860 (Reg.-Bl. 1860 No. 32 S. 333)."

Die Kommission des Herrenhauses[15]) billigte die vorgeschlagenen Bestimmungen.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses lehnte ab, in die Berathung der einzelnen Paragraphen des Entwurfs zur Zeit eintreten, doch lag ein Antrag[16]) vor, wonach der Kreistag beschließen sollte, ob und in welcher Ausdehnung Wegebauverbände mehrerer Gemeinden untereinander oder von Gemeinden mit selbständigen Gutsbezirken zu bilden sind. In der Begründung war darauf hingewiesen, daß die fakultative Bildung nicht zum Ziele führe; die obligatorische werde aber am besten nach vorausgegangener Reform der Kreisordnung der Kreisvertretung anvertraut. Ein Statut,

---

[14]) a. a. O. S. 105.

[15]) a. a. O. S. 126.

[16]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 196, S. 41.

welches gegenüber der Bewegung in den Eigenthums- und Besitzverhältnissen und im fortschreitenden Häuserbau die Beitragsverhältnisse dauernd fixire, empfehle sich nicht. In England beschlößen nach neueren Gesetzen die in den Quartal-Versammlungen vereinigten Friedensrichter, gleichwie über die neue Bildung von Kreis-Armenverbänden, so auch über die Neubildung von größeren oder kleineren Wegebauverbänden.[17])

Der im Jahre 1875 vorgelegte Entwurf[18]) erweiterte die früheren Bestimmungen und ordnete namentlich Folgendes an: „§ 37. Ist die Verbindung mehrerer benachbarter Gemeinden, beziehungsweise selbständiger Gutsbezirke unter einander, oder von Gemeinden mit selbständigen Gutsbezirken zu einem Wegebauverbande mit Rücksicht auf die örtlich verbundene oder vermengte Lage ihrer Grundstücke im öffentlichen Wegebauinteresse erforderlich, so muß die Bildung eines solchen Verbandes erfolgen. Erscheint eine derartige Verbindung aus anderen Gründen als ein Bedürfniß, so kann in Ermangelung gütlicher Vereinbarung auf Antrag einer der betheiligten Gemeinden, beziehungsweise eines der selbständigen Gutsbezirke, gleichfalls ein solcher Wegebauverband gebildet werden. Darüber ob die Voraussetzungen zu einer solchen Bildung von Wegebauverbänden vorliegen und in welcher Ausdehnung die Gemeinschaft einzutreten habe, beschließt nach Anhörung sämmtlicher Betheiligten der Bezirksausschuß. Gegen diesen Beschluß ist die Beschwerde bei dem Provinzialausschuß zulässig."

Die Motive[19]) wiesen darauf hin, daß die vorgeschlagene Vorschrift sich in ähnlicher Weise in dem hannoverschen Gesetze über Landstraßen und Gemeindewege vom 28. Juli 1851[20]) befinde und bei der Ausführung daselbst zu Unzuträglichkeiten nicht geführt habe.

In der Kommission[21]) fand die zwangsweise Bildung von Wegebauverbänden Widerspruch, und zwar besonders die Bestimmung, daß die Zusammenlegung auch aus anderen Gründen als wegen der vermengten Lage solle angeordnet werden können. Man führte aus: Eine derartige Maßregel sei eine Beschränkung der persönlichen und wirthschaftlichen Freiheit. Zwangsmaßregeln hätten jederzeit etwas Gehässiges und müßten vermieden werden, wenn nicht ein

---

17) S. Gneist, Geschichte und heutige Gestalt der Englischen Kommunal-Verfassung II. Aufl. Bd. 1 S. 687—689, 692, 1192.

18) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 24, 35—41 S. 10.

19) a. a. O. S. 103.

20) Hannov. G.S. 1851 S. 141 ff.

21) Drucks. d. Abg.-H. 1875 Nr. 331 S. 26, S. 4.

dringendes öffentliches Interesse sie nothwendig mache. Ein solches Interesse liege nicht vor, denn das Gesetz gebe der Aufsichtsbehörde genugsame Mittel an die Hand, die reglementsmäßige Herstellung der Wege zu erzwingen. Zwangsweise Vereinigung verschiedener Gemeinden führe stets zu Zank und Streit. Man meinte auch, daß die Spitze dieser Bestimmungen sich gegen die Gutsbezirke zu richten scheine, die man mit Gemeinden zusammenlegen wolle. Darin liegt eine finanzielle Gefahr für die Gutsbezirke, denen man auf diese Weise zu Gunsten des sonst verpflichteten Kreises die Unterstützung nicht leistungsfähiger Gemeinden aufbürde.

Von der andern Seite wurde ausgeführt: Der Vorschlag der Regierungsvorlage beruhe auf dem richtigen durch die Erfahrung erprobten Grundsatze, daß nur größere Verbände den Anforderungen, die zu einer gedeihlichen Entwickelung des öffentlichen Lebens an sie gestellt werden müßten, entsprechen könnten. Deshalb sei man zum Beispiel zur zwangsweisen Bildung von Armenverbänden, Schulverbänden u. dergl. geschritten, und aus demselben Grunde sei namentlich in den östlichen Provinzen, in welchen eine Menge kleiner, nicht leistungsfähiger Gemeinden existire, beim Mangel einer Landgemeindeordnung die eventuelle zwangsweise Zusammenlegung solcher Gemeinden zu leistungsfähigen Verbänden eine Nothwendigkeit. Von anderer Seite wurde darauf hingewiesen, daß andere Staaten dieselbe Erfahrung gemacht hätten und daß man gerade in dem Heimathlande der Selbstverwaltung, in England, neuerdings (Wegegesetz von 1862 respektive 1864) von den freiwilligen zu Zwangswegebezirken übergegangen sei. Es wurde ferner bestritten, daß § 37 finanziell eine solche Tragweite habe, wie einige Mitglieder sie ihm beilegen wollten. Der Hauptzweck der Verbände sei die bessere und leichtere Herstellung fahrbarer Wege. Gerade die eigenthümlichen Verhältnisse verschiedener Ortschaften würden in ihrem eigenen Interesse die Herstellung eines Wegeverbandes nothwendig machen, wenn z. B. eine Ortschaft Material zum Wegebau (Sand, Kies, Lehm u. dergl.) in reichem Maße besitze, welches andern ermangele, oder wenn in einer Gemeinde viele spannfähige Besitzer wohnten, während anliegende Ortschaften der Masse nach von Handwerkern und Arbeitern bewohnt wurden. Die finanzielle Uebertragung nicht leistunngsfähiger Gemeinden bleibe nach wie vor Aufgabe des Kreises. Endlich sei nicht zu vergessen, daß die Bildung der Wegebauverbände nicht sowohl im Interesse der Verbundenen als im Interesse des Staates und der Allgemeinheit erfolgen solle.

Die Mehrheit der Kommission acceptirte hiernach die vorgeschlagene obligatorische Bildung von Wegebauverbänden.[22])

Der Entwurf von 1876[23]) hielt an den früheren Vorschlägen fest, welche wiederum von der Majorität der Kommission angenommen wurden.[24])

Der Entwurf von 1877[25]) beschränkte die zwangsweise Bildung von Wegebauverbänden auf den Fall, wenn die Verbindung mehrerer benachbarten Gemeinden mit Rücksicht auf die örtlich verbundene oder vermengte Lage ihrer Grundstücke im öffentlichen Interesse nothwendig ist, und übertrug die Beschlußfassung dem Kreisausschuß.

Die Kommission,[26]) welche in ihrer Mehrheit der Landgemeindeordnung — einschließlich der Amtsordnung — nicht präjudiziren wollte, verwarf das Institut der Wegeverbände für den Geltungsbereich der Kreisordnung ganz, weil dort der Kreis seiner natürlichen Entwickelung nach den großen Verband darstelle, für kleinere Verbände aber bei richtiger Konstruktion leistungsfähiger Urgemeinden, und, wie von mehreren Seiten hinzugefügt wurde, bei weiterer Ausbildung der Amtsverbände ein Bedürfniß nicht vorhanden sei. Die Vertreter dieser Ansicht machten geltend, daß die Herstellung neuer Verbände zur Erfüllung von kommunalen Zwecken eben so sehr der Bildung gesunder Urgemeinden nach Maßgabe der zu erwartenden Landgemeindeordnung, als einer Zusammenfassung der verschiedenen sich kreuzenden Kommunalbildungen in eine Groß- oder Sammtgemeinde präjudizire — letzteres um so mehr, als die Bestimmungen der Kreisordnung über die Amtsverbände nach den §§ 51 ff. derselben lediglich provisorische seien. Die Kommission beschloß daher, sämmtliche auf die künftige Bildung von Wegebauverbänden bezüglichen Bestimmungen zu streichen.

Dagegen fand folgende Bestimmung Annahme: „Verträge, durch welche ein Wegebauverband aufgelöst werden soll, bedürfen der Genehmigung des Kreisausschusses, welcher dieselbe zu versagen hat, wenn das öffentliche Interesse hierdurch gefährdet wird. Erscheint andrerseits die Auflösung einer solchen Gemeinschaft durch das öffentliche Interesse geboten, so kann dieselbe auch wider den Willen der Betheiligten durch Beschluß des Kreisausschusses angeordnet werden.

---

22) Drucks. d. Abg.H. Nr. 331 S. 27 u. 60.

23) Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 17, §§ 41—47 S. 12.

24) a. a. O. Nr. 152 S. 17—19. S. Stenogr. Berichte S. 56, 57, 61.

25) Drucks. d. Abg.H. Nr. 14, §§ 16—23 S. 6 u. 32.

26) Drucks. d. Abg.H. Nr. 181 S. 11.

Gegen die Versagung der Genehmigung und gegen den Auflösungsbeschluß steht den Betheiligten die Beschwerde an den Bezirksrath zu."

---

§ 15.

Nachbar- und Kreishülfe.

1. Allgemeine Grundsätze. 2. Nachbar- und Kreishülfe in der Provinz Posen, im Regierungsbezirke Cassel und in Nassau. 3. Nachbarhülfe in den übrigen Provinzen. 4. Entwürfe einer Wegeordnung.

1. Unter der Pflicht zur Nachbarhülfe versteht man die Verpflichtung von Personen oder Ortschaften, denen die prinzipale Wegebaulast nicht obliegt, dem Wegebaupflichtigen bei der Herstellung bezw. Unterhaltung eines Weges Hülfe zu leisten. Die Nachbarhülfe nennt man Kreishülfe, wenn diese Pflicht dem Kreise obliegt. Die Nachbarhülfe unterscheidet sich von der durch Wegebauverbände geordneten Pflicht zur gemeinschaftlichen Herstellung und Unterhaltung von Wegen. Denn während durch Wegeverbände die Unterhaltung aller oder einzelner Wege des Verbandes dauernd geregelt ist, handelt es sich bei der Nachbarhülfe um Gewährung der Unterstützung für den einzelnen Baufall. Es ist daher, wenn Nachbarhülfe verlangt wird, jedesmal zu prüfen, ob die Voraussetzungen für Gewährung derselben vorhanden sind.

Die Frage, ob der Fall der Gewährung der Nachbarhülfe vorliegt, kommt in der Regel erst in Betracht, nachdem zuvor festgestellt worden, was die in erster Reihe zum Wegebau verpflichteten Gemeinden und Gutsherrschaften im Interesse des öffentlichen Verkehrs leisten müssen.[1])

Das Prinzip der Nachbarhülfe ist angedeutet im § 14 II 15 A.L.R., welcher lautet:

> Diese Verbindlichkeit (sc. zur Unterhaltung und Besserung der Wege) erstrecket sich auf alle Einwohner, durch deren Distrikt, Kreis oder Kirchspiel dergleichen Landstraße geht und die nach den Gesetzen oder Landesverfassungen zur Gemeinarbeit verpflichtet sind.

Suarez bemerkte zu diesem Paragraph: „Die Straßen- und Wegereparaturen den Interessenten, über deren Feldflur der Weg

---

[1]) O.V.G. Bd. 4 S. 249.

geht, allein aufbürden zu wollen, würde eine ebenso große Unbilligkeit, als in den meisten Fällen eine wahre Unmöglichkeit enthalten. Da durch den § 15 die Provinzialgesetze salvirt sind, so wird doch wohl das Prinzipium im A.L.R. als Regel stehen bleiben können.[2])

Koch[3]) fügt hinzu: „Das Prinzip ist jedoch viel zu unbestimmt. Wie verhält sich Distrikt und Kirchspiel zum Kreise? Durch einen „Distrikt" und ein „Kirchspiel" geht jeder Weg und jedes Kirchspiel gehört auch einem Kreise an, folglich geht jeder öffentliche Weg auch durch den Kreis. Nur die Kreise sind politische Kommunen und bilden ein organisirtes Ganzes. Dies ist es augenscheinlich, woran bei dieser Bestimmung gedacht worden ist: die Unterhaltung der öffentlichen Landstraßen ist, soweit nach § 13 die Einwohner beitragen müssen, eine Kreis-Kommunallast."

Die Absicht der Redaktoren des A.L.R., die Wegebaulast auf breiteren Schultern zu legen, ist unverkennbar. Es fehlt jedoch an einer gesetzlichen Bestimmung, unter welchen Voraussetzungen die Gemeinde oder das Kirchspiel oder der Kreis eintreten soll. Es kann hiernach die Kreis- und Nachbarhülfe auf Grund der landrechtlichen Bestimmungen überhaupt nicht, vielmehr nur da gefordert werden, wo die Provinzialgesetze bezügliche Anordnungen treffen. In gleichem Sinne ging das Urtheil der Gesetzrevision von 1830[4]) dahin, daß „man bei Redaktion des Landrechts sich lediglich an das Vorgefundene und Hergebrachte gehalten und sich nicht besonders um ein rationelles Prinzip gekümmert habe, worauf die Hülfspflicht der Einwohner basirt und wonach das Maß derselben festgestellt werden könne."[5]).

Auf Grund allgemeiner gesetzlicher Bestimmungen besteht eine Pflicht zur Nachbarhülfe nur in Bezug auf die Schneeräumung bei Chausseen.[6]) Diese Pflicht ist aber eine sehr beschränkte, indem die von den benachbarten Gemeinden geleistete Hülfe gegen ortsüblichen Tagelohn bezahlt wird.

2. Gesetzlich geordnet sind die unvollkommenen Bestimmungen des A.L.R. in der Provinz Posen durch das Gesetz vom 21. Juni 1875,[7]) Posen, welches die Verpflichtung zur Leistung von Hand- und

---

[2]) Suarez, rev. mon. Jahrb. Bd. LII S. 56.

[3]) Kommentar zum A.L.R. Note 8 zu § 14 a. a. O.

[4]) Pensum XII. Mot. S. 175.

[5]) Vgl. Erk. d. O.V.G. vom 26. Sept. 1888 (Preuß. Verw.-Bl. X S. 312).

[6]) Kab. O. v. 8. März 1832, G.S. S. 119 u. v. 6. Jan. 1849, G.S. S. 80, 378. Vergl. unten § 24.

[7]) G.S. S. 324.

Spanndiensten den von der Landstraße berührten Gemeinden und Gütern auferlegt und dessen § 4 dann Folgendes bestimmt:

Uebersteigt die Leistung der Hand- und Spanndienste in einzelnen Fällen die Kräfte der Verpflichteten, so ist der Kreis denselben eine Beihülfe zu leisten verpflichtet.

Ueber die Voraussetzungen, unter denen eine solche Kreishülfe einzutreten hat, sowie über die Art und Weise der Aufbringung und das Maß derselben wird in einem von der Bezirksregierung nach Anhörung der Kreisvertretung festzustellenden Regulativ generell Bestimmung getroffen. Die Ausführung im einzelnen Falle erfolgt auf Grund dieses Regulativs durch eine Kommission, welche aus dem Landrath als Vorsitzendem und vier von der Kreisvertretung aus der Zahl der Kreisangehörigen nach absoluter Stimmenmehrheit zu erwählenden Mitgliedern besteht und gegen deren Beschlüsse eine Berufung nicht stattfindet.

Aus den Motiven[8]) zu dem Entwurf des Gesetzes, welcher unverändert angenommen worden ist, sind folgende Bemerkungen hervorzuheben:

„Die im § 4 zur Unterstützung prästationsunfähiger Gemeinden vorgesehene Kreishülfe ist schon vielfach in bestehenden Rechten angeordnet und hat da, wo sie praktisch geworden ist, sehr wesentliche Dienste geleistet. Da die Ursache, aus der Hülfe erforderlich wird, eine sehr verschiedene sein und ebenso in einer zeitweiligen wie in einer dauernden Bedürftigkeit des eigentlich Verpflichteten bestehen kann, so empfiehlt es sich, solche Hülfe nur für einzelne Fälle des Bedürfnisses nachzulassen. Die weiteren organischen Verbände, welche die Hülfe zu leisten haben, sind in den Kreisen gegeben, und wird dadurch, daß die nöthige Hülfe von diesen geleistet wird, zugleich vermieden, daß einzelne Nachbargemeinden durch eine Heranziehung, die sich leicht wiederholen und bedeutende Kräfte in Anspruch nehmen kann, in unnöthiger Weise überbürdet werden."

Zur Ausführung des Gesetzes sind Regulative[9]) erlassen worden. Die wichtigste Bestimmung derselben geht dahin, daß die Kreishülfe gewährt werden muß, wenn der Geldwerth der Hand- und Spanndienste 100 Prozent des jährlichen Grund- und Gebäudesteuer-

---

8) Drucks. d. Abg.H. von 1875 Nr. 338 S. 7.

9) Für Posen v. 18. Okt. 75 (A.-Bl. 1875 S. 461), vom 10. Jan. 1876 (A.-Bl. 1876 S. 31) u. v. 19. Jan. 1881 A.-Bl. S. 19, für Bromberg vom 9. Dez. 1875 (A.-Bl. 1876 Nr. 2).

Aufkommens des verpflichteten Gemeindeverbandes oder Gutsbezirks übersteigt.

Ebenfalls gesetzlich geordnet ist die Gewährung der Nachbarhülfe im Regierungsbezirk Cassel. Es bestimmt § 2 des Gesetzes vom 16. März 1879:[10])

> die Gemeinden können auch zu dem Bau und der Unterhaltung außerhalb ihrer Gemarkungen belegener Landwege zc. oder Landwegestrecken herangezogen werden, soweit sie an denselben ein hervorragendes Interesse haben. Die Entscheidung hierüber und über die Vertheilung der Baulast steht der Bezirksregierung[11]) nach Anhörung der Gemeinde- und der Kreisvertretung zu. Gegen diese Entscheidung findet die Beschwerde an den Ressortminister statt.[12])

Der Regierungsentwurf enthielt den Satz „soweit sie an letzteren ein ausschließliches oder gemeinschaftliches Interesse haben".[13]) Die Kommission des H.H.[14]) war der Ansicht, daß diese Formulirung die Voraussetzungen, auf welche es bei der ausnahmsweisen Heranziehung ankomme, nicht zutreffend ausdrücke. Denn es liege schon in der Begriffsbestimmung des „Landweges", daß daran stets mehrere Gemeinden ein gemeinschaftliches und niemals eine Gemeinde ein ausschließliches Interesse habe. Bei der Berathung im Abgeordnetenhause[15]) wurde geltend gemacht, daß die von der Kommission des Herrenhauses beschlossene und in das Gesetz aufgenommene Abänderung einer mißverständlichen Deutung fähig sei. Es werde jedoch angenommen, die Regierung habe in den §§ 1 und 2 der Vorlage das Prinzip der Kurhessischen Verordnung vom 12. Juni 1830 aufrecht erhalten wollen, wonach bei dem Bau eines Landweges die betheiligten Gemeinden nach Maßgabe ihres Interesses zur Baulast in Anspruch genommen werden sollen, dergestalt, daß die Bestreitung der Last nach der Gemarkungsgrenze, wie sie der § 1 vorschreibt, nur die erste Grundlage für die Vertheilung abzugeben habe, welche jedoch jederzeit nach Maßgabe der wirklichen Interessen zu prüfen und geeignetenfalls zu modifiziren sein werde. Wenn nun nach dem Beschluß des Herrenhauses zu der Heranziehung

---

10) G.S. S. 225. Kommiss. Bericht Drucks. d. H.H. 1878/79 Nr. 100 S. 7.

11) Jetzt Bezirks-Ausschuß. Zust.-Ges. v. 1. August 1883 § 61.

12) Jetzt Provinzialrath, L.V.G. § 121.

13) Drucks. des H.H. 1878/79 Nr. 56 S. 3.

14) Drucks. des H.H. 1878/79 Nr. 100 S. 6.

15) Stenogr. Ber. S. 1446 Sitzung vom 15. Febr. 1879.

einer Gemeinde zur Wegebaulast außerhalb ihrer Gemarkung ein „hervorragendes Interesse" gefordert werden solle, so würde man damit einverstanden sein, sofern man unter dem „hervorragenden Interesse" ein solches Interesse verstehe, welches die Vertheilung der Baulast nach den Gemarkungsgrenzen als dem Verhältnisse des Interesses, mit welchem die Gemeinde in Wahrheit bei dem Wege betheiligt ist, nicht entsprechend und mithin diese Vertheilung als eine unbillige und ungerechte erkennen lasse.

Der Vertreter der Staatsregierung erklärt sich damit einverstanden, daß das Wort „hervorragendes Interesse" nicht in absolutem Sinne interpretirt wird, daß also eine Heranziehung von Gemeinden zur Unterhaltung von außerhalb ihrer Gemarkungen belegenen Wege erfolgen kann, wenn das Interesse derselben ein größeres ist, als der Gemeinde, in deren Gemarkung der Weg belegen ist.

Eine besondere Form der Nachbarhülfe besteht für den Umfang des vormaligen Herzogthums Nassau. Zu den Kosten chaussirter Verbindungsstraßen sollen diejenigen Gemeinden, deren nächstes Gebäude nicht weiter als 1000 Meterruthen von der zu erbauenden Straßenlinie entfernt liegt, einen jährlichen Beitrag, welcher dem Betrage eines Staatssteuersimplums (= 20 %) gleich steht, 6 Jahre lang leisten.[16]) Auf diesen Beitrag sollen jedoch die für Erwerbung des, abgesehen von der Straßenbaulinie, im Ortsbereich erforderlichen Grundeigenthums nöthigen Mittel in Anrechnung gebracht werden. Die Beschlußfassung hierüber steht dem Bezirksausschuß zu.[17]) Der Kreisausschuß hat darüber zu beschließen, ob unter besonderen Verhältnissen, welche das Interesse einer Gemeinde an einer zu erbauenden Straße ganz oder theilweise ausschließen, diese Gemeinde auf ihr Ansuchen ausnahmsweise von der Leistung des auf sie fallenden Beitrags zu den Baukosten oder eines Theils zu befreien sei. Gegen diesen Beschluß steht der Chausseebauverwaltung und den betheiligten Gemeinden binnen zwei Wochen die Beschwerde an den Bezirksausschuß offen.[18]) Bei Berathung des Zuständigkeitsgesetzes war die Behauptung aufgestellt worden, daß die in Rede stehende Konkurrenzpflicht der Gemeinden durch das Gesetz vom 11. März 1872 über die Dotation des Kommunalverbandes des

---

[16]) Nassauisches Ges., betr. die Erbauung chaussirter Verbindungsstraßen, vom 2. Okt. 1862 (V.Bl. S. 176) § 6.

[17]) § 62 Abs. 1 Zust.Ges.

[18]) § 7 Ges. vom 2. Okt. 1862; § 62 Abs. 2 Zust.Ges.

Regierungsbezirks Wiesbaden[19]) ihre Geltung verloren habe. Seitens des Vertreters der Staatsregierung ist indessen in der Plenarsitzung vom 2. Mai 1883 aus der Entstehungsgeschichte des Dotationsgesetzes nachgewiesen worden, daß die in Rede stehende Konkurrenzpflicht der Gemeinden unzweifelhaft zu Recht besteht.[20])

3. In den Provinzen Brandenburg, Westpreußen,[21]) Hannover und dem vormaligen Großherzogthum Hessen besteht eine Pflicht zur Nachbarhülfe überhaupt nicht. In den übrigen Provinzen kommen die nachstehenden Bestimmungen der älteren Wegeordnungen und Provinzialgesetze zur Anwendung.

Das ostpreußische Wegereglement vom 24. Juni 1764[22]) bestimmte im § 11:

„. . . ., so muß der Landrath . . ., falls er wirklich befinden sollte, daß die Unterhaltung dem Amt, Dorf oder Gut zu beschwerlich und mit eigenem Angespann zu vollführen nicht möglich sei, die Nachbarn und insbesondere diejenigen, welche die Straße zu passiren haben, konvoziren, und selbige in Betracht, daß ihnen durch die Instandsetzung des inpassablen Weges selbsten ein Vortheil zuwächset, dahin zu disponiren suchen, daß sie dem Hülfsbedürftigen mit Hand- und Spanndiensten allenfalls gegen billige Bezahlung gutwillig assistiren; hiernächst aber muß der Landrath hierüber seinen Bericht mit seinen etwanigen Vorschlägen zur ferneren Verfügung an die Kammer einsenden und specialiter pflichtmäßige Vorschläge thun, welchergestalt dergleichen übele Wege, Brücken und Dämme am füglichsten in guten Stand zu setzen sind, zu welchem Ende der Landrath zugleich einen konvenablen Fond vorzuschlagen hat, woraus dasjenige, was mehr erforderlich, als der Grundherr zu prästiren vermögend ist, erfolgen und hergegeben werden kann.

Wenn aber auf keine andere Art und Weise dazu ein konvenabler Fond auszumittlen sein sollte, wird auf geschehene Anzeige und darüber eingehaltene Approbation in außerordentlichen Fällen zu denen Haupt- und Heerstraßen aus dem Kgl. Extraordinario etwas zur Hülfe gegeben werden.“

§. 1. Zus. 226 des Ostp. Provinzial-Rechts schreibt vor:

Wo die Unterhaltung eines Weges oder Dammes nach bisheriger Verfassung und Gewohnheit auf Dorfschaften,

---

19) G.S. S. 257.

20) Drucks. des Abg.H. Nr. 158 von 1882/83 S. 97; Stenogr.Ber. S. 1702, 1703.

21) Vgl. O.V.G. E. Bd. 11 S. 225.

22) Rabes Samml. 1. Bd. 3. Abth. S. 40.

welche nicht an der Straße belegen sind, mit vertheilt und von dieser bisher die Kosten dazu hergegeben, oder Hand- und Spanndienste geleistet worden, da muß dies auch ferner geschehen.

Diese Bestimmung beschränkt die Pflicht der Nachbarhülfe auf diejenigen Fälle, in denen eine solche bisher geleistet worden, und stellt auch fest, daß die Vertheilung der Kosten nach der bisherigen Gewohnheit zu erfolgen habe; es ist aber den Verwaltungsbehörden keine Befugniß gegeben, wenn die Herstellung eines Weges oder einer Brücke die Kräfte der an der Straße gelegenen wegebaupflichtigen Gemeinde übersteigt, andere Gemeinden zu den Kosten der Herstellung bezw. Unterhaltung heranzuziehen. Durch §. 11 II 15 A.L.R. ist in Ostpreußen nur der Grundsatz eingeführt, daß der Fiskus in die prinzipale Baupflicht der nach dem Wegereglement von 1764 pflichtigen, an der Straße belegenen Gemeinden eingetreten ist, und diesen nur die Dienstpflicht aus § 13 a. a. O. verblieb. Im Uebrigen sind überall die „bestehenden Einrichtungen" erhalten.[23])

In dem Herzogthum Neu-Vorpommern und Rügen bestimmte der Landtagsabschied vom 10. März 1614,[24]) daß den Grundherren, da dieselben in solchem Werke zu schwach, die benachbarten dazu zu helfen schuldig seien.

In dem Landtagsabschied d. d. Wolgast den 16. Dez. 1669[25]) ist dies mit folgendem Zusatz wiederholt:

> Und da die Wege von der Bewandniß befunden, daß demjenigen, so Grundherr, und solche Reparation zu thun zu schwach, und dahero ihm nicht allein anzusinnen, daferne er keine Zölle habet, die Nachbarn auf eine Meile und darüber auf beiden Seiten, dafern dieselben nicht ihres Orts, oder auch in gleicher oder näher Vicinia genug zu thun hätten (so den Deputirten zu arbitriren gelassen wird) damit anzuweisen.

In einer großen Zahl von Verordnungen[26]) ist derselbe Grundsatz

---

[23]) Erk. des O.V.G. vom 26. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 314). vgl. M R. vom 9. April 1824 (v. Rönne, Wegepolizei S. 511), Drucks. des Abg.H. 1859 Bd. 4 Nr. 166 zu L, 1860 Bd. 2 Nr. 96 zu 1; Stenogr. Ber. 1860 S. 386.

[24]) Dähnert, Sammlung Pommerscher und Rügenscher Landesurkunden Bd. 1 S. 634, s. oben S. 139 d. W.

[25]) Daehnert a. a. O. S. 702.

[26]) Dieselben sind zusammengestellt in den Motiven zu §§ 1580, 1581 des

anerkannt und ist namentlich durch die Verordnung vom 8. August 1721 § 2[27]) bestimmt, daß die Nachbarn bis zu anderthalb Meilen Entfernung zur Beihülfe schuldig sein sollen.

Was die Regelung der Nachbarhülfe betrifft, so gilt der Grundsatz, daß, wenn etwa von Alters her sich keine Spuren der Vertheilung auf Benachbarte befinden sollten, dieselbe, wo dergleichen applicabel, von den Wegecouratoren und Landräthen verfügt, die Grenzen eines jeden Antheils billig mäßig bestimmt und die Designation der Königlichen Regierung zur Bestätigung eingereicht werden,[28]) die Heranziehung der Benachbarten aber nach Proportion der kontribualen Hufen erfolgen soll.[29]) Jeder Eigner und Besitzer hat die Materialien zur Verbesserung, als Steine, Sand und Holz, insofern sie auf seinem Felde vorhanden, selbst zu fourniren und anzuweisen. Das Dammerlohn zu denen Dämmen, das Zimmerlohn zu denen Brücken, und das Gräberlohn zu denen Gräben ist dessen alleiniges Onus. Von denen zu seiner Hülfe zu repartirenden Nachbarn ist nichts weiter, als Fuhren und Handarbeiten zu erfordern. Sind auf dem Felde weder Steine noch Sand vorhanden, so haben die nächstanliegenden Felder von denen ihnen unschädlichen Orten beides verabfolgen zu lassen. Denen Helfenden ist den Holzbedarf zur Besserung zu geben, nicht anzumuthen, außer bei bereits repartirten Wegen auf den ihnen hintevor zugetheilten Antheil, dessen Refektion sie überall nach Maßgabe der älteren dazu subsistirenden Verbindlichkeiten zu beschaffen haben.[30]) Die Verpflichtung zur Nachbarhülfe gilt sowohl bei Landstraßen als bei Landwegen; jedoch ist bei Landwegen „zu keiner neuerlichen Eintheilung, wodurch den Nachbarn eine Concurrenz erwächset, ohne besondre Ursachen, und nur alsdann zu schreiten, wenn entweder weit ausgedehnte Niedrigungen aufzufüllen, oder lange Dämme anzulegen und zu unterhalten, oder auch überhaupt die Situationen der Gegend und des morastigen Grundes ausnehmend beschwerlich und also beschaffen, daß die Refektion nach des Gutes Verhältniß, ohne außerordent-

---

Entwurfs eines Provinzialrechtes für Neu-Vorpommern und Rügen. Greifswald 1837, Theil 5, S. 27.

27) N.G. S. 72.

28) § 1591 des Entw. eines Provinzialrechts, Th. I, 4. Absch., S. 10, Motive S. 29, Patent v. 30. Jan. 1754 § 2 — N.G. S. 657 — und vom 14. Aug. 1777 l. c.

29) § 1592 des cit. Entwurfs, V. v. 8. Aug. 1721, § 2 N.G. S. 72.

30) § 1598—1603 des cit. Entw., Motive S. 30, V. v. 14. Aug. 1777 III, a — f L.C. Bd. 2 S. 609, v. Rönne S. 537.

lichen Nachtheil dessen Besitzers, solitarie nicht zu bewirken stehet.[31])

In der Praxis wird das Recht der Nachbarhilfe in Neu-Vorpommern und Rügen anscheinend überhaupt nur wenig in Anspruch genommen.[32]) Das Wegereglement vom 25. Juni 1752 für die Herzogthümer Pommern, Lauenburg und Bütow enthält überhaupt keine Bestimmungen über die Nachbarhülfe.

Das Wegereglement für das Herzogthum Schlesien und die Grafschaft Glatz vom 11. Januar 1767 enthält ausführliche Vorschriften über die Nachbar- und Kreishülfe im § 7:

„Sollten sich aber hiernächst so starke Landstraßen-Bauten und Reparaturen finden, welche in Stand zu setzen der Gemeinde, in deren Fluren sie belegen, zu schwer fallen würden, so sollen die angrenzenden Ortschaften[33]) verbunden sein, dabei mit zu konkurriren, weil sie sich des Weges mit bedienen, und es sollen selbige sich solches zu thun im Geringsten nicht weigern. Und wenn wider Verhoffen auch diesen einigen Ortschaften und Gemeinden die Arbeit zu schwer fallen sollte, so soll in solchen Fällen von denen Kreisen ihnen noch mehrere Hülfe gegeben werden und muß davon allemal zuvor an unsere Kammer berichtet und von dieser nach vorhergegangener Untersuchung das Erforderliche reguliret werden[34]). Wenn auch bei dergleichen großen Landstraßen-Bauten und -Reparaturen Planeurs oder gar Kondukteurs angesetzet werden müssen, so sollen die Dominien und Gemeinden, auf deren Territorio der Bau geführt werden muß, verbunden sein, selbigen die von der Kammer festgesetzten Diäten zu bezahlen. Sobald nun aber eine solche Landstraße durch die Hülfe anderer in Stand gebracht worden, so muß das Dominium und Gemeinde, auf dessen Flur selbige belegen, sie allein in Stand halten u. s. w."

---

[31]) Patent v. 14. Aug. 1777 2 do. — L.C.S. Bd. 2 S. 608. Entw. des Prov.R. § 1606. Motive S. 30.

[32]) Motive d. Wege-O. v. 1875, S. 41 f. oben, S. 141 d. W.

[33]) Ein O.Trib.E. v. 5. Juli 1862 (bei Jaekel, Wegegesetzgebung in Schlesien S. 68) bezeichnet als angrenzende Ortschaften diejenigen, deren Aecker so liegen, daß sie sich des Weges mit bedienen können.

[34]) Die zur Gewährung der Kreiswegebauhülfe erforderlichen Mittel sind nach Beschluß des Kreistages durch Kreissteuern nach den Grundsätzen des § 10 der Kreisordnung aufzubringen, da das Wege-Regl. vom 11. Jan. 1767 einen bestimmten Aufbringungsmodus nicht vorschreibt (vergl. Min.-Reskr. vom 16. April 1869 bei Jaekel, Wegegesetzgebung in Schlesien S. 70).

Ferner bestimmte das Cirkular dd. Breslau, den 7. April und Glogau, den 13. Juli 1802:[35])

„Nach dem Wege-Reglement d. 1767 sind sämmtliche Dominia und Städte verbunden, die an ihren Besitzungen hinziehenden Wege, so wie die Gemeinde als Accolae in Stand zu setzen und zu unterhalten. Hierbei hat es auch sein Verbleiben, und können sie auf keine Kreishülfe Anspruch machen, da dieses eine gesellschaftliche Unterstützung ist, an der nur diejenigen Theil nehmen können, welche sie im benöthigten Falle wiedergeben. Da indessen doch Fälle eintreten können, wo Dominien und städtische Communitäten einen so großen Straßen-Antheil in Stand zu setzen haben, der ihre Kräfte gänzlich übersteigt, so soll künftig in folgender Art verfahren werden: Wenn ein Dominium sich unvermögend erklärt, den ihm zukommenden Antheil des Weges in Stand zu setzen, so soll dieser Weg auf Kosten des Dominii von einem Wegebauverständigen veranschlagt werden, wie viele Fuhren, Handdienste und baare Geldausgaben erforderlich sind. Alsdann muß der Landrath gewissenhaft ausmitteln, wie viel das Dominium von diesem Bedarf tragen kann, wobei die Totalkräfte des Dominialbesitzers oder des Gutes zum Maßstab genommen werden müssen und nicht der Pferdestand. Zu den noch fehlenden Diensten kann Kreishülfe genommen werden, jedoch müssen nach der jedesmaligen besonderen Festsetzung Unserer Kriegs- und Domainen-Kammer die Kreisdienste verhältnißmäßig bezahlt werden. Eben dieses ist bei städtischen Kommunitäten zu beachten, nur daß alsdann der Land- und Steuerrath gemeinschaftlich berichten müssen."

In der Provinz Sachsen befinden sich folgende Bestimmungen über die Nachbarhülfe:

Das Edikt vom 14. Juli 1742, wie es künftig wegen der Verrichtung der Fuhren und Handdienste bei Reparirung der Wege im Herzogthum Magdeburg zu halten,[36]) bestimmt:

„Damit auch künftig wegen der nöthigen Fuhren und Handdienste bei denen Wegebesserungen es nicht so viel Schwierigkeiten wie bisher geben möge; so sollen alle und jede auf eine bis eine und eine halbe Meile herum gelegenen Dörfer, wo eine Wegebesserung geschiehet, es gehören solche zu Königlichen Aemtern, oder dem Domkapitul, denen von Adel, Stiftern und Klöstern schuldig

---

[35]) v. Rönne, Wegepolizei S. 583.

[36]) v. Rönne a. a. O. S. 547, vgl. oben S. 147 d. W.

sein, nach Proportion der in jedem Dorfe befindlichen Zahl der dienstpflichtigen Bauern, Kossäthen und Einlieger von dem Landrath und Departementsrath des Kreises zu verfertigenden Anlagen die Fuhren und Handdienste zu verrichten."[37])

Eine gleichlautende Bestimmung enthält das für das Fürstenthum Halberstadt, die Herrschaft Derenburg und die Grafschaften Hohen- und Regenstein erlassene Edikt vom 21. Mai 1743.[38])

Die Pflicht zur Nachbarhülfe erstreckt sich nach diesen Verordnungen „auf alle 1 bis $1^1/_2$ Meilen herumgelegene Dörfer, wo eine Wegebesserung geschiehet", danach muß die ganze zu bessernde Wegestrecke innerhalb des Umkreises von $1^1/_2$ Meilen liegen.[39])

Für das Erbfürstenthum Eichsfeld besteht ebenfalls nach der Verfügung vom 3. Januar 1770 die Pflicht zur Nachbarhülfe im Falle des Unvermögens des Wegebaupflichtigen.[40])

In den vormals sächsischen Landestheilen bestand eine solche Pflicht nur hinsichtlich der Anlage der Gräben und der Schneeräumung.[41])

In der Provinz Westfalen ist ebenfalls Nachbarhülfe vorgesehen, und zwar im Fürstenthum Münster im Edikt vom 28. Januar 1719[42]) und in dem Edikt vom 5. Juni 1765 ad 4.

„Wenn aber befunden würde, daß die Landstraßen und gemeine Wege bei nahendem Krieg in solchen Umstand gerathen wären, daß denen zu derenselben Reparation pflichtigen Gemeinheiten oder Privaten dieselben alleinig zu verrichten nicht möglich, oder viel zu beschwerlich fallen wollte, sollen die Richter und Gaugrafen solches denen Beamten anzeigen und diese schuldig sein, sich nicht allein nach denen wahren Umständen zu informiren, sondern auch darüber einen pflichtmäßigen beamtlichen Bericht abzustatten und demselben ihr Gutachten, welche Kirchspiele, Gemeinheiten oder Bauerschaften denen zur Herstellung deren durch die Kriegszeit völlig in Umstand gerathenen Landstraßen und gemeinen Wegen, alleinig ohnvermögenden für diesesmal, und citra consequentiam zur Hülfe angewiesen werden können, beizufügen."

---

[37]) Die Verpflichtung zur Nachbarhülfe auf Grund dieser V. wird anerkannt O.V.G. E. Bd. 11 S. 225, Bd. 15 S. 298.

[38]) v. Rönne a. a. O. S. 549, Lentzes Prov.R. des Fürstenthums Halberstadt S. 177 Nr. 19.

[39]) O.V.G. E. Bd. 15 S. 307.

[40]) S. oben S. 149 d. W.

[41]) S. oben S. 151, 152 d. W.

[42]) v. Rönne S. 598.

Im Fürstenthum Minden und den Grafschaften Ravensburg, Tecklenburg und Lingen durch Edikt vom 10. September 1835 al. 5: „würden auch diejenigen, welche die Wege außer denen Feldmarken der Städte und Freiheiten von altersher zu machen schuldig sind, etwa unvermögend sein, alsdann sollen die nächstbelegenen Kirchspiele, Dörfer oder Bauerschaften, die obangezogene Verbesserung der Wege, jedoch ohne Nachtheil und Konsequenz, werkstellig machen".

Im Fürstenthum Paderborn durch Edikt vom 14. März 1877,[43]) und Edikt vom 22. Februar 1783 ad 6.[44]) „Wenn es einer Gemeinheit wegen der Weitläufigkeit ihrer Feldmark zu schwer fallen würde, diese Ausbesserung der Wege allein zu verrichten, so soll die nächste benachbarte Gemeinde dazu konkuriren und dazu entweder unmittelbar oder durch Requisition aufgeboten werden, insofern aber diese Requisitorialien von dem benachbarten Beamten oder Gerichtsinhaber nicht deferirt werden wollte, soll darüber die Anzeige bei Unserem Geheimen Rath geschehen, von diesem aber sofort mit zureichenden Zwangsmitteln wider den, die nachbarliche Hülfe nicht leistenden Beamten oder Gerichtsinhaber verfahren werden."

In der Grafschaft Mark durch Verfügung vom 23. Februar 1676 Nr. 5, vom 25. Juli 1730 Nr. 5 und Edikt vom 7. Januar 1769 § 21:[45])

„Wenn jedoch einer Ortschaft, Kommune oder Feldmark wegen der gantz schlechten Beschaffenheit der Wege und des Erdreichs, auch Mangel der Materialien, gar zu schwer und unthunlich werden sollte, selbige in ihren Distrikten im ersten Anfange herzustellen und zu unterhalten, so sollen die nächst belegenen, die nicht so viel Beschwerde haben, oder der ganze Kreis nach Billigkeit denselben zu Hülfe kommen."

Im Herzogthum Westfalen durch Verfügung vom 15. November 1807 § 19.[46])

In der Rheinprovinz sind folgende Bestimmungen hervorzuheben: Das Wegereglement für das Herzogthum Geldern vom 14. September 1764 § 7:[47])

„. . . Sollten jedoch vorgedachte Wege, auch gemeine Brücken und Dämmen in so schlechten Zustand sich befinden oder im letzten Kriege gerathen sein, daß die Kirchspiele oder Gemeinheiten nicht

---

43) Samml. Paderborner Landes-Verordnungen Bd. 3 S. 106 Nr. 15.

44) v. Rönne, Wegepolizei S. 611.

45) v. Rönne a. a. O. S. 617—620.

46) v. Rönne S. 615.

47) v. Rönne S. 637, Rabes Samml. Bd. I Abth. 3 S. 50.

vermögend, solche in bethörigen und dauerhaften Stand zu setzen, sollen selbige darüber von denen benachbarten Kirchspielen und Gemeinheiten, ja auch wohl dem Befinden nach vom gantzen Lande assistiret werden."

Die Churfürstlich Cölnische Verfügung vom 1. Juni 1764 und vom 31. März 1779 § 1:[48])

„. . . befehlen Wir, daß . . . bei dieser außerordentlichen neuen Einrichtung oder Herstellung, sowohl alle Amts-Einsassen unter sich, als auch außer diesen jene Aemter und Ortschaften, welche weniger, oder mit gar keiner neuen Weegmachung betroffen werden, zur Erleichterung deren zu sehr belasteten ohnweigerlich concurriren, fort an denen anzuweisenden Distrikten ohne Unterschied, ob dieselbe in diesem oder jenem Bahne gelegen, die Weeg-Arbeit vornehmen."

Die Churfürstlich Triersche Verfügung vom 3. April 1753 §. 5[49]):

„. . . Und weilen nicht jeder Ort oder Dorfschaft im Stande ist, in seinem Bezirk die Landstraßen allein solchermaßen zu unterhalten, so sind jedesmal hierzu die zu beiden Seiten der Landstraße, links und rechts, zu 2 bis 3, auch wo nöthig, mehrere Stunden Wegs angelegenen Ortschaften, jedoch dergestalten, mit Hand- und Spanndiensten mit beizufordern, daß denen weiter Entfernten ihr Hin- und Herweg, an dem zu leistenden Dienst, mit in Anschlag gebracht und sie andurch vor denen näher belegenen, nicht überlästigt werden."

Die Jülich-Bergische Polizei-Verordnung vom 10. Oktober 1754 Nr. 8:[50])

„Vor einige Wege, und söndderlich die Landstrassen, so gar böß, versunken oder verdorben waren, das den anschiessenden so hoch beschwerlich, ohn behülff die zu machen, da soll inen durch die Nachbarschafften mit thoren, diensten und sunst hülff geschehen, nach gutbedünken unser Amptluide und verordneten."

In der Provinz Schleswig-Holstein findet eine nachbarliche Unterstützung nur insofern statt, daß die eine Kommune im Wege-Distrikte der andern die Ueberlassung geeigneten Wegematerials, wenn dieses nach angestellter Untersuchung auf der Feldmark jenes ersteren nicht zu haben, und dagegen in der andern mehr als hinreichend für den nachhaltigen Verbrauch vorhanden ist, den Um-

---

48) v. Rönne S. 629.

49) v. Rönne S. 632.

50) v. Rönne a. a. O. S. 628.

ständen nach gegen eine Vergütung zu gewähren hat, deren Betrag durch eine von der Distrikts-Obrigkeit zu veranlassende Taxation auszumitteln ist.[51])

4. Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865 enthält im § 39 folgende Bestimmung:[52])

„Sollte die Wegebaulast in einzelnen Fällen für die Verpflichteten zu drückend sein, so soll ihnen durch Naturaldienste oder baare Geldbeiträge seitens des Kreises, zu welchem sie gehören, Hülfe geleistet werden.

Ueber die Nothwendigkeit, die Dauer und das Maß einer solchen Hülfeleistung entscheidet in der Regel, nach Vernehmung der Kreisstände, die Regierung. Handelt es sich aber um Herstellung des durch Schneefall oder andere Natureignisse unterbrochenen Verkehrs (§ 11) so hat der Landrath sofort die erforderliche Hülfeleistung anzuordnen."

Die Motive rechtfertigen[53]) diese Bestimmung wie folgt:

„Die Wegebaulast kann den Gemeinden in einzelnen Fällen zu schwer fallen, das Maß der Leistungen der zunächst Verpflichteten findet in den Kräften derselben seine natürliche Begrenzung. Es ist dann das Eintreten gesetzlich zur Hülfe Verpflichteter erforderlich; ohne solche Uebertragung ist eine reelle Verbesserung des Wegebauwesens nicht möglich. Die Kreis- oder Nachbarhülfe ist deshalb auch schon vielfach in den bestehenden Rechten angeordnet und hat, wo sie praktisch geworden ist, wie in der Provinz Schlesien, sehr wesentliche Dienste geleistet. Das ist auch von den Provinzialständen bei den stattgehabten Berathungen bestimmt anerkannt. Der frühere Gesetz-Entwurf wollte die Nachbar-Beihülfe nur nach freiem Ermessen und Erbieten der Nachbar-Gemeinden eintreten lassen. Dies ist in der Provinz Preußen bestehendes Recht, hat aber gerade dort das Bedürfniß nach Beschaffung zwangsweiser Hülfe auf dem gesetzlichen Wege hervorgerufen, — eine entsprechende gesetzliche Regulirung ist bis zur Emanation der allgemeinen Wegeordnung verschoben. In den Entwurf der letzteren wurde die Bestimmung zwangsweiser Kreishülfe nach Eingang und Inhalt der Vota der ständischen Kommissarien aufgenommen. Auf den freiwilligen Beitritt würde nicht viel zu rechnen sein.

---

51) § 224 W.V. v. 1. März 1842.

52) Drucks. d. H.H. Anlage 11 S. 66.

53) A. a. O. S. 107.

Des Näheren ist die Wahl, solche Hülfe nur für einzelne Fälle des Bedürfnisses — citra consequentiam wie die älteren Verordnungen sagen — oder in dauernder Weise zu bewilligen. Der Entwurf wählt die erstere Alternative. Die Ursache, weshalb die Hülfe erforderlich wird, kann eine sehr verschiedene sein, sie kann in der dauernden, kann aber auch in der nur zeitweisen Bedürftigkeit des eigentlich Verpflichteten, kann in der Nothwendigkeit regelmäßiger oder nur einmaliger erheblicher Aufwendungen ihren Grund haben. Auch die anscheinend dauernden derartigen Verhältnisse und Bedürfnisse können leicht eine andere Gestalt annehmen.

Die weiteren organischen Verbände, welche die Hülfe zu leisten haben, sind in den Kreisen gegeben, und auf diese zurückzugreifen, entspricht den Prinzipien, welche auch sonst in dieser Gesetzes-Vorlage angenommen sind. Wenn die bestehenden Gesetze die territoriale Ausdehnung der heranzuziehenden Nachbar-Gemeinden zumeist nicht bestimmten, sondern dies dem jedesmaligen Befinden nach Lage der Umstände überließen, so lag dies einerseits an den unentwickelten Verfassungsverhältnissen, andererseits an dem Gedanken, daß die Nachbarhülfe der Regel nach durch Naturaldienste geleistet werden würde. Hierauf ist jedoch gegenwärtig in minderem Maße zu rechnen.

Wird die nöthige Hülfe von dem Kreise geleistet, so wird zugleich vermieden, daß einzelne Nachbargemeinden durch eine Heranziehung, die sich leicht wiederholen und bedeutende Kräfte in Anspruch nehmen kann, in unbilliger Weise überbürdet werden."

Der Kommissionsbericht enthält hierüber folgendes:[54]) „Dieser Paragraph hat einen doppelten Inhalt. Er setzt erstens fest, daß bei Unzulänglichkeit seiner Mittel dem Verpflichteten Seitens des Kreises geholfen werden solle, worüber die Regierung nach Vernehmung der Kreisstände zu entscheiden hat. Zweitens ordnet der Paragraph für außerordentliche Fälle Nachbarhülfe an. Aus der Kommission wurde von einer Seite geltend gemacht, daß, wenn der Kreis Hülfe leisten solle, ihm auch die Beschlußnahme darüber zugestanden werden müsse. Von anderer Seite wurde eine Hülfe überhaupt nur in außerordentlichen Fällen für erforderlich erachtet.

Die Herren Regierungs-Kommissarien hoben die Bedeutung der fraglichen Bestimmungen hervor. Kreishülfe sei nicht etwas Neues. Schon mehrere Provinzialgesetze enthielten dieselbe und fast in allen Landestheilen komme die Nachbarhülfe vor.

---

[54]) a. a. O. S. 128.

Irgend eine Hülfe müsse angeordnet werden, sonst könnte leicht der Fall eintreten, daß einzelne Gemeinden überbürdet würden. Prinzipiell könne es der Regierung gleich sein, ob man Kreishülfe oder Nachbarhülfe, welche letztere jedenfalls schon jetzt bestehe, gewähren wolle. Eins von Beiden müsse sie jedoch verlangen, da namentlich, nachdem in § 13 die Festsetzung eines Maximal-Betrages bestimmt sei, sie leicht sonst in die Lage kommen könne, keinen leistungsfähigen Verpflichteten zu haben. Die fakultative Kreishülfe bestehe in Ostpreußen und habe zu keinen Resultaten geführt. Die Vorlage wolle auch in gewöhnlichen Fällen diese Hülfe haben und nur um dieselbe in bestimmte Grenzen zu bringen, sei Kreis- statt Nachbarhülfe verlangt; bei Nachbarhülfe könne über die Heranziehung leicht Streit entstehen und eine einzelne adjazirende Gemeinde dadurch schwer belastet werden."

Das Resultat der Verhandlung war die Annahme der Vorlage, jedoch mit der Abänderung, daß die Beschlußfassung über die Gewährung der Kreishülfe den Kreisständen unter Vorbehalt des Rekurses an die Regierung abgetragen würde.

Der Entwurf von 1875[55]) reproduzirt die vorstehenden Bestimmungen mit den durch durch die inzwischen veränderte Gesetzgebung über die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden gebotenen Abänderungen. An Stelle des Landraths soll der Amtsvorsteher die erforderlichen Anordnungen treffen und gegen die Entscheidung des Kreistages wird die Berufung an das Bezirks-Verwaltungsgericht für zulässig erklärt.

In der Kommission[56]) fand der erste Theil dieses Paragraphen, welcher für den Fall der Ueberbürdung des zum Wegebau Verpflichteten die Beihülfe durch die Kreise anordnet, allseitige Zustimmung. Man erkannte an, daß ohne Uebertragung zeit- oder theilweise leistungsunfähiger Gemeinden eine reelle Verbesserung des Wegebauwesens nicht möglich und daß, nach den sonst in dieser Vorlage angenommenen Grundsätzen, in dem Kreise der natürliche organische Verband gegeben sei, welcher die Hülfe zu leisten habe. Widerspruch fand nur der zweite Theil des Paragraphen, welcher für Fälle außerordentlicher Verkehrsstörungen, vorbehaltlich einer Entschädigung aus Kreismitteln, die provinzialrechtlich fast überall schon existirende Nachbarhülfe beibehalten will, und die erforderlichen

---

55) Drucks. des Abg.-H. Nr. 24 § 45 S. 12.

56) Drucks. Nr. 331 S. 32.

Anordnungen in jedem Falle der Ortspolizeibehörde resp. dem Landrath überläßt.

Es wurde beantragt, die entsprechenden Alineen 2 und 3 zu streichen. Dieser Antrag wurde durch den Mangel örtlicher Begrenzung für die Ausdehnung der Nachbarhülfe und durch die zu weit reichende und rein diskretionäre Befugniß der Ortspolizeibehörde begründet und hinzugefügt, die Amtsvorsteher würden in Versuchung kommen, die Kräfte des eigenen Bezirks auf Kosten des Kreises zu schonen.

Der Vertreter der Staatsregierung empfahl die Beibehaltung der angefochtenen Bestimmungen, weil Verkehrsstörungen die in Folge außerordentlicher Naturereignisse eintreten, sofort beseitigt werden müßten und die Nachbarhülfe dabei nicht zu entbehren sei. Er wies außerdem darauf hin, daß bei den früheren Berathungen des Entwurfs im Herrenhause gerade auf diese Bestimmungen, und zwar mit vollem Rechte, Gewicht gelegt sei.

Bei der Abstimmung wurde § 45 unverändert nach der Vorlage angenommen.

Bei Berathung der Kommission[67]) über die gleichen Bestimmungen des im Jahre 1876 vorgelegten Entwurfs wurden dieselben Bedenken erhoben, wie im Jahre vorher. Man machte insbesondere geltend, daß die beispielsweise Hervorhebung der Schneefälle in solchen Gegenden, in denen derartige Naturerscheinungen öfter vorkommen, die Gemeinden verleiten könne, die Nachbarhülfe ohne zureichenden Grund in Anspruch zu nehmen. Es entspreche auch nicht dem Geiste des Gesetzes, die Nachbarhülfe nur dann in Anspruch zu nehmen, wenn der Verkehr durch Naturereignisse gestört sei; vielmehr werde die Hülfe auch in solchen Fällen nothwendig werden, wo die Verkehrsstörung sich als Folge fahrlässiger oder vorsätzlicher Handlungen von Personen herausstelle. Es empfehle sich daher, die Worte in Absatz 2 Linie 2: „Schneefälle und andere Naturereignisse“ einfach durch die Worte: „außergewöhnliche Ereignisse“ zu ersetzen. Die Worte in Zeile 4 und 5 „Baare Geldbeiträge innerhalb des Kreises, zu welchem sie gehören“ hielt man für überflüssig, weil bei außergewöhnlichen Ereignissen, z. B. Ueberschwemmungen, starken Schneefällen u. s. w. zu erwarten sei, daß der Landrath aus eigener Initiative die erforderlichen Mittel aus der Kreiskasse vorschießen werde. Es wurde weiter ausgeführt, daß es an einem zureichenden Grunde fehle, die Entschädi-

---

[67]) Drucks. des Abg.-H. 1876 Nr. 152 S. 22 § 50.

gung für die Nachbarhülfe auch dann aus der Kreiskasse zu leisten, wenn die Verpflichteten leistungsfähig wären; mindestens müsse die Entscheidung darüber, ob die Gesammtkosten auf den Kreis zu übernehmen seien, in jedem Falle der Kreisvertretung überlassen bleiben. Aus diesen Erwägungen gingen folgende Anträge hervor:

1. In Absatz 2 Zeile 2 die Worte „Schneefälle oder andere Naturereignisse" zu streichen und zu ersetzen durch die Worte: „außergewöhnliche Ereignisse".

2. In Zeile 4—5 die Worte: „oder Baargeldbeiträge" innerhalb des Kreises, zu welchem sie gehören, zu streichen.

3. Absatz 3 und 4 dahin zu fassen: „über die Höhe der von dem Verpflichteten für die geleistete nachbarliche Hülfe nachträglich zu gewährenden Entschädigung entscheidet der Kreisausschuß desjenigen Kreises, welchem die Verpflichteten angehören. Gegen die Entscheidung der Kreisvertretung findet innerhalb 4 Wochen die Klage beim Bezirks-Verwaltungsgericht statt."

Der Vertreter der Staatsregierung empfahl die Beibehaltung der angefochtenen Bestimmungen. Er wies darauf hin, daß bei der Berathung der früheren Vorlage im Herrenhause gerade auf diese Bestimmungen Gewicht gelegt sei und daß die Staatsregierung die Kreishülfe überall da, wo durch außergewöhnliche Ereignisse den Wegebaupflichtigen ungewöhnliche Kosten entständen, von der Kreis-Kommunalkasse habe leisten lassen wollen, weil sie der Ansicht gewesen sei, daß in solchen Fällen ohne Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit die Beseitigung solcher Verkehrshindernisse Sache der größeren Wegebauverbände, bezw. Kommunalverbände sei. Die Mehrheit der Kommission hielt den in dem dritten Antrage ausgedrückten Grundsatz für den richtigeren, und nahm diesen, sowie die beiden andern Anträge mit großer Mehrheit an.

Der Entwurf von 1877/78[58]) hält an den früheren Vorschlägen fest, nur mit der Aenderung, daß bei Ablehnung der Kreishülfe seitens der Kreisvertretung an Stelle des Bezirks-Verwaltungsgerichts der Bezirksrath entscheiden soll.

Die Kommission verwarf die Zulässigkeit einer Beschwerde, beschloß vielmehr, daß die Nothwendigkeit, die Dauer, die Art und das Maß einer Hülfeleistung auf den Vorschlag des Kreisausschusses durch die Kreisvertretung endgültig festgestellt werden soll, und zwar mit folgender Begründung:[59])

---

58) Drucks. des Abg.-H. Nr. 14 § 26 S. 7 u. 34.

59) Drucks. des Abg.-H. Nr. 181 S. 15.

„Eine der wesentlichen Grundlagen des Systems der Regierungsvorlage bildet die gesetzliche Verpflichtung der Kreise zur Unterstützung des Wegebaus gegenüber den nicht leistungsfähigen Gemeinden. Die Regierungsvorlage überläßt den Beschluß über die Nothwendigkeit, die Dauer, Art und Maß der Unterstützung nicht der freiwilligen Entschließung der Kreisvertretung, sondern will Streitfälle durch die Beschlußbehörden im Instanzenwege entschieden wissen. In Uebereinstimmung mit dem bei der Abänderung der §§ 30 bis 31 nachstehend ausgesprochenen Grundsatze, daß ein behördlicher Zwang zum Ausbau von Kreisstraßen auf die Kreisvertretung nicht geübt werden solle, glaubte die Kommission, auch hier die Einmischung staatlicher Organe ferne halten zu müssen, indem sie zu den Organen der Selbstverwaltung das Vertrauen hegte, daß die Kreise im wohlverstandenen eigenen Interesse ohne äußeren Zwang den wirklich bedürftigen Gemeinden ausreichende Hülfe leisten würden." Regierungsseitig wurde zwar darauf hingewiesen, daß die Kreisvertretung zur Richterin in eigener Sache gemacht werde und zu befürchten sei, daß dieselbe zur Vermeidung von Ausgaben in vielen Fällen die Gesuche der Gemeinden abzulehnen geneigt sein werde, die Kommission hielt jedoch auch in zweiter Lesung an ihrem Entschlusse fest und verwarf unter Streichung des zweiten und dritten Absatzes der Regierungsvorlage sowohl den Vorschlag, die Endentscheidung in Streitfällen dem Provinzialausschuß zu übertragen, als den andern Vorschlag, diesen zu ermächtigen, Grundsätze für die Unterstützung der Gemeinden durch die Kreise aufzustellen.

---

§ 16.

Die Kreisstraßen.

Eine gesetzliche Verpflichtung, bestimmte Straßen, und zwar die Nebenlandstraßen als Kreisstraßen auszubauen und zu unterhalten, besteht in der Provinz Schleswig-Holstein. Das Verzeichniß dieser Straßen, welches durch die Wegeordnung vom 1. März 1842[1]) und das Patent vom 27. Dezember 1865[2]) festgestellt worden ist, kann

---

[1]) Chronologische Sammlung der Verordnungen 1842 S. 191 ff.

[2]) Verordnungsblatt für das Herzogthum Holstein 1866 S. 1 ff.

durch Beschluß des Provinziallandtages nach Anhörung des Kreistages und unter Genehmigung der Ressortminister abgeändert und ergänzt worden.[3]) In den übrigen Provinzen sind die Kreistage unbedenklich befugt, die Unterhaltung einer Straße auf den Kreis zu übernehmen.[4]) Bei den als Chausseen ausgebauten Straßen ist dies die Regel.[5]) Es ist jedoch nach den geltenden Gesetzen nicht möglich, einen Kreis zur Uebernahme der Unterhaltung eines Weges zu zwingen. Ein solcher Zwang war in den verschiedenen Entwürfen einer Wegeordnung vorgesehen. Die Erörterung der bezüglichen Vorschläge nimmt in den Berichten und Protokollen einen breiten Raum ein. Wenn dieselbe auch zur Erläuterung des geltenden Rechts ohne Bedeutung sind, so dürfte es doch zur Klarstellung der verschiedenen Gründe, welche das Scheitern der vorgelegten Entwürfe veranlaßt haben, von Interesse sein, den wesentlichen Inhalt der Entwürfe und Verhandlungen wiederzugeben.

Der Entwurf von 1865 ordnete an, daß die Bezirksregierung unter Zustimmung der betreffenden Kreisstände bestimmen sollte, für welche Wege, mit Rücksicht auf deren Wichtigkeit für den Verkehr, die Baulast den Kreisen obliegt und daß, wenn verschiedene Kreise betheiligt sind und eine Uebereinstimmung der Beschlüsse nicht zu erreichen ist, die Regierung entscheiden sollte. Die Anlegung, Verlegung oder Einziehung einer Kreisstraße, sowie deren Versetzung in die Klasse der Gemeindewege und die Versetzung eines Gemeindeweges in die Klasse der Kreisstraßen sollte im Falle des Bedürfnisses nach Anhörung der Betheiligten auf demselben Wege erfolgen. Darüber, ob die in den Zug von Kreisstraßen fallenden Wegestraßen innerhalb der Städte, Vorstädte und Dörfer, soweit sie zugleich als städtische oder Dorfstraßen dienen, von der Wegebaulast des Kreises auszuschließen sind, sollten die Kreisstände nach Anhörung der betheiligten Gemeinden Beschlüsse fassen und Letzteren der Rekurs an die Regierung zustehen.[6])

Die Vorschläge werden in den Motiven durch folgende Ausführungen gerechtfertigt:

„Die Frage, welche Wege zu den Kreisstraßen zählen sollen, ist angemessener Weise von der Zustimmung der Kreisstände selbst

---

[3]) Ges. v. 26. Februar 1879 (G.S. S. 94) § 1 ff.

[4]) Vgl. § 177 Nr. 6 der Kreis-Ordn.

[5]) S. unten § 23.

[6]) Drucks. d. H.H. 1865 Nr. 11, § 10, 25—27, S. 63, 65.

abhängig zu machen. Die Staatsregierung muß darüber befinden können, was das Bedürfniß des Verkehrs nothwendig und unbedingt erfordert. Dies Prinzip wird aber gewahrt, wenn für alle Fälle ein Wegebaupflichtiger vorhanden und für den Fall der Ueberbürdung des Letzteren eine subsidiäre Hilfe gegeben ist, die Anforderungen wegen der Unterhaltung der Wege aber sich nach der Bedeutung für den Verkehr bestimmen. Dementsprechend stellt der Entwurf die Verpflichtung der Gemeinden und Gutsbezirke als Regel auf (§ 7), läßt für den nöthigen Fall eine Kreishilfe zu (§ 39) und sorgt für die Unterhaltung dem Bedürfniß des Verkehrs entsprechend (§ 11). Darüber hinaus eine administrative Regelung und einen obrigkeitlichen Zwang eintreten zu lassen, würde sich nicht rechtfertigen. Ein solcher Zwang findet seine richtige Grenze, wenn für das wirklich nothwendige Bedürfniß Vorsorge getroffen ist. Zudem haben sich die Kreise in anerkennenswerther Weise schon vielfach bereit finden lassen, dem Wegebau förderlich zu sein, haben also die autonomische Richtung bereits eingeschlagen, welche der Gesetzentwurf zu einem weiteren Ziele führen und für welche er einen neuen Antrieb geben will. Den Anträgen, welche in Folge dessen von den Gemeinden ausgehen und nach Befinden die Unterstützung der Regierung finden werden, werden sich die Kreise nicht wohl entziehen können.

Eine Ausnahme von der freien Bestimmung der Kreise ist jedoch geboten, wenn es sich um eine Straße handelt, welche verschiedene Kreise berührt, in welchem Falle, sobald in einem Kreise der betreffende Wegetheil als Kreisstraße übernommen wird, der andere Kreis nöthigenfalls von der Staatsbehörde zu zwingen ist, in seinen Grenzen gleichfalls den Weg als Kreisstraße zu übernehmen. Sollte dieser Zwang nicht statthaft sein, so würde der Widerspruch des einen Kreises auch das Vorgehen des anderen zu hindern und zu beeinträchtigen im Stande sein. Der hier erläuterte Inhalt des § 10 entspricht den Votis, wie sie im Anfang des Jahres 1862 von dem Landes-Oekonomiecollegium und der Kommission des Herrenhauses abgegeben sind."[7]) Ferner wird die Anrufung einer höheren Instanz gegen die Beschlüsse der Kreisstände bezüglich der städtischen und Dorfstraßen in den Motiven als nothwendig bezeichnet und darauf hingewiesen, daß das bestehende Recht in dieser Beziehung verschieden sei.[8])

---

7) A. a. O. S. 101.

8) A. a. O. S. 104 f., Erk. d. Ob.-Trib. v. 19. Januar 1855, Striet-

In der Kommission wurde der Antrag gestellt, alle Bestimmungen über die Kreisstraßen aus der Vorlage zu entfernen, weil kein allgemeines Bedürfniß für Einrichtung von Kreisstraßen vorhanden sei; wo sich dies aber herausstelle, die Kreise wie bisher, auch ohne Gesetz solche bauen würden. Von den Regierungskommissarien wurde ausgeführt, es sei nachgewiesen, daß noch eine lange Zeit vergehen werde, bis eine den jetzigen Verkehrsverhältnissen entsprechende Herstellung besserer Wege durch Chaussirung erfolgen könne, nur um rascher zum Ziele zu kommen, seien die Kreisstraßen vorgeschlagen, wobei die erhöhten Kosten gleichmäßiger vertheilt und nicht so drückend sein würden. Schon jetzt beständen in vielen Kreisen solche Straßen und glaube die Regierung, daß dieses nützliche Institut durch gesetzlichen Impuls sich weiter fortentwickeln würde.

Der Vorschlag des Entwurfs wurde hiernach angenommen.[9])

Der Entwurf von 1875 wiederholt, abgesehen von redaktionellen Aenderungen, die früheren Vorschläge mit der Maßgabe, daß zur Entscheidung an Stelle der Regierung der Bezirksausschuß berufen wird.[10])

Eine wesentliche Neuerung enthält jedoch folgende Bestimmung: „Die Uebernahme der Wegebaulast betreffs einzelner Wege auf den Kreis kann von den gesetzlich Verpflichteten bei der Kreisvertretung jederzeit beantragt werden. Lehnt die Kreisvertretung einen solchen Antrag ab, so beschließt auf Anrufen der gesetzlich Verpflichteten der Bezirksausschuß darüber, ob der Weg als Gemeindeweg oder als Bezirksstraße gelten soll.“

Der allgemeine Theil der Motive enthält zur Rechtfertigung folgende Bemerkungen:[11])

„. . . . Neben diesem Festhalten an der natürlichen und nächsten Verpflichtung der Gemeinden muß anerkannt werden, daß unter den nicht kunstmäßig ausgebauten Straßen auch solche sind, die vorwiegend einem über die gemeindlichen Interessen hinausliegenden Verkehrsbedürfnisse dienen und deswegen zugleich in der Unterhaltung größere Aufwendungen erfordern, Aufwendungen, welche über

---

horst, Arch. Bd. 16 S. 202, § 12 des Patents v. 13. Juli 1804 wegen Besserung der Wege im Herzogthum Pommern, § 9 des Sächsischen Straßenbaumandats v. 28. April 1781.

9) A. a. O. S. 119 u. 125.

10) Drucks. d. Abg.H. Nr. 24, § 16, 30—32, S. 6, 9.

11) A. a. O. S. 74.

die Prästationsfähigkeit einzelner Gemeinden hinausgehen. Es läßt sich dies nicht blos von bisherigen Landstraßen, sondern auch von solchen Wegen sagen, die bisher von den Gemeinden oder sonst lokal Verpflichteten unterhalten sind. Soweit hierbei ausschließlich ein Mangel der Leistungsfähigkeit in Frage ist, hat die zu § 45 näher zu erörternde Kreishülfe einzutreten. Indem auch im Uebrigen, wie bereits erwähnt, die Bedeutung dieser Wege nicht so weit geht, daß eine Betheiligung des ganzen Landes bei der Unterhaltung derselben gerechtfertigt wäre, geht der Gesetzentwurf davon aus, daß zu solcher Unterhaltung die bestehenden Kreise unter angemessener Berücksichtigung derjenigen Gemeinden, welchen solche Wege in besonders hervorragendem oder besonders geringem Maße zu Gute kommen, die geeigneten Verbände sind. Auch ein Zurückgehen auf die ganzen Provinzen würde sich nach der Bedeutung der Wege der Regel nach nicht rechtfertigen. So sehr eine möglichst ausgedehnte Leistungsfähigkeit der Verpflichteten zu wünschen, so wenig empfiehlt es sich, die Verbände über das Bedürfniß hinaus auszudehnen, da sich hierdurch die baar aufzuwendenden Kosten steigern und der Geschäftsgang erschwert wird. An sich sind die Kreise natürlich geographisch und politisch als die nächst der Gemeinde Verpflichteten gegeben. Auch dies hat die eigene Entwickelung der Verhältnisse bereits gezeigt. Der Brandenburgische Landtagsrezeß kennt bereits eine Verpflichtung von Kreisen.

Mehrfach kommt eine Kreishülfe schon in den bestehenden Gesetzen vor. Die Kreise haben nicht nur den Chausseebau in ausgedehnterem Maße, sondern mehrfach auch die gemeinschaftliche Unterhaltung anderer Wege übernommen. In der Provinz Westpfalen hatten sich 1836 derartige Verbände gebildet. Aehnliche Verhältnisse sind aus Schlesien,[12]) dem Regierungsbezirk Merseburg und dem Kreis Osterburg bekannt. Auch in der Provinz Posen ist von einigen Kreisen freiwillig die den Einwohnern der angrenzenden Gegend obliegende Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten für die Unterhaltung der fiskalischen Land- und Heerstraßen als Kreislast übernommen. Die reguläre Uebernahme der für den größeren Verkehr wichtigen Straßen seitens der Kreise wird eine größere Gleichmäßigkeit und Tüchtigkeit in der Unterhaltung ermöglichen, andererseits auch darauf führen, in manchen Fällen, in denen ein förmlicher Chausseebau nicht erforderlich ist,

---

[12]) Cfr. Drucks. d. Hauses d. Abg. 1857/58 Bd. 3 Nr. 133 lit. d.

dem vorhandenen Bedürfnisse auf minder kostspielige Weise zu genügen.

Man wird sich darüber nicht täuschen dürfen, daß der Zeitpunkt, in welchem die für den größeren Verkehr erforderlichen Straßen sämmtlich kunstgerecht als Chausseen ausgebaut sein werden, wenn je, doch in einer Reihe von Dezennien noch nicht eingetreten sein wird. Bis dahin müssen neben den Chausseen Landwege in ungleich größerer Ausdehnung auf dem über die blos lokalen Verbindungen hinausreichenden Verkehr dienstbar erhalten, beziehungsweise für seine Zwecke eingerichtet werden. Diesem Bedürfnisse sollen die Kreisstraßen entsprechen."

Aus dem speziellen Theil der Motive [13]) ist Folgendes hervorzuheben:

„Der gegenwärtige Entwurf hat im Wesentlichen an den Dispositionen des letzten Entwurfs aus dem Jahre 1865 festgehalten und die Entscheidung der Frage, welche Wege wegen ihrer größeren Bedeutung für den Verkehr der Unterhaltung der Kreise zu überweisen seien, an erster Stelle den Kreisen selber überlassen. Nur darin weicht der gegenwärtige Entwurf von dem letztvorhergegangenen ab, daß er die Anrufung einer höheren Instanz nicht nur in dem vorerwähnten Falle, in welchem es um eine, mehrere Kreise berührende Straße sich handelt, sondern auch dann zuläßt, wenn der Antrag einer Gemeinde auf Erhebung eines Weges zur Kreisstraße von der Kreisvertretung abgelehnt wird. Wenn auch anzuerkennen ist, daß die Kreise in rühmenswerther Weise schon vielfach sich haben bereit finden lassen, dem Wegebau förderlich zu sein und für denselben große Opfer und Lasten zu übernehmen, es somit auch einem Zweifel nicht unterliegen dürfte, daß dieselben in ihrer großen Mehrzahl nicht anstehen werden, die Wege, welche wirklich einem größeren Verkehr dienen, bereitwillig zur Unterhaltung zu übernehmen, so erscheint es doch von Werth, über die hier in Rede stehenden Fragen die bei denselben wesentlich betheiligten Kreise nicht völlig autonomisch entscheiden zu lassen, den gesetzlich Verpflichteten vielmehr die Befugniß zu ertheilen, gegen einen ablehnenden Beschluß der Kreise an eine höhere Instanz, die völlig unbetheiligt dasteht, zu appelliren. Nach der Ansicht der Staatsregierung dürfte eine solche Einrichtung, die mit dem Prinzipe der Selbstverwaltung sehr wohl in Einklang zu bringen ist, und gegen welche die Kreise selber, da die Entscheidung in den höheren Instanzen dem Bezirke und dem Provinzial-

---

[13]) A. a. O. § 16 S. 95.

ausschusse, also Organen der Selbstverwaltung, anvertraut ist, wohl auch keine Bedenken zu erheben haben werden, am meisten dazu beitragen, einem jeden Mißtrauen und einer jeden Unzufriedenheit vorzubeugen."

Von der Kommission des Abgeordnetenhauses [14]) wurde die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Einführung von Kreisstraßen sowohl aus dem Gesichtspunkte eines soliden Ausbaues größerer Verkehrsstraßen, als aus dem Gesichtspunkte der Entlastung weniger leistungsfähiger Gemeinden allseitig anerkannt; dagegen wurden mehrfache Bedenken gegen die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit des Instanzenzuges erhoben. Der Entwurf, so wurde ausgeführt, ziehe der Autonomie der Kreisverwaltung zu enge Schranken. Anträge der Gemeinden, öffentliche Wege für Kreisstraßen zu erklären, würden zahlreich einlaufen und in vielen Fällen aus guten Gründen von der Kreisvertretung abgelehnt werden müssen. Man könne zu derselben das Vertrauen haben, daß sie begründeten Anforderungen Rechnung tragen werde. Die Kreisvertretung aber durch den Bezirks- oder Provinzialausschuß zu einer Aenderung ihrer Ansicht zu zwingen, sei unangemessen. Die Bezirks- resp. Provinzialinstanz stehe den thatsächlichen Verhältnissen auch zu fern, um ein richtiges Urtheil zu gewinnen.

Von anderer Seite wurde die stete Bereitwilligkeit und sachgemäße Entscheidung der Kreisvertretungen in Zweifel gezogen und an der Hand bestimmter Vorgänge nachgewiesen, daß im Interesse des öffentlichen Verkehrs die Möglichkeit, gegen widerwillige Kreisvertretungen im Wege des Zwanges vorzugehen, offen gehalten werden müsse. Dem Einwande, die Bezirksausschüsse ständen der Sache zu fern, hielt man entgegen, daß man von der Kreisvertretung umgekehrt sagen kann, sie stehe der Sache zu nahe und werde geneigt sein, einseitigen Interessen Rechnung zu tragen. Die Vertreter dieser Ansicht glaubten indeß den Instanzenzug auf die Bezirksausschüsse beschränken zu können. Darauf wurde entgegnet: Die Autonomie der Kreisvertretungen werde am besten durch Beseitigung der Beschwerdeinstanzen gewahrt, halte man dieselben aber für erforderlich, so sei der Provinzialausschuß unentbehrlich, denn es würden sich durch die Entscheidungen der höheren Behörden sehr bald allgemeine Grundsätze entwickeln, nach welchen die Uebernahme von Straßen auf die Kreise zu entscheiden sei.

Von einem Mitgliede wurde der Besorgniß Ausdruck gegeben,

---

[14]) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 331 S. 11.

daß die gleichzeitige Uebernahme einer großen Zahl von Gemeindewegen auf den Kreis demselben ungewöhnliche Lasten aufbürden würde. Es sei zu erwägen, ob bei Uebernahme der Wege nicht gleichzeitig die Frist, innerhalb welcher der Ausbau erfolgen soll, zu bestimmen sei.

Andere Mitglieder machten darauf aufmerksam, daß in den in dieser Vorlage in Aussicht genommenen Regulativen eine gesetzliche Handhabe zur Beseitigung solcher Schwierigkeiten gegeben werde, da in denselben ein förmliches Straßennetz entworfen und ein planmäßiger Ausbau vorgesehen werden könne.

Bei der Abstimmung wurden die Vorschläge der Vorlage angenommen und derselben spezielle Bestimmungen über die Vertheilung der zur Erhebung der Wegebaulast erforderlichen Kreisabgaben hinzugefügt.[15])

Die Vorlage von 1876 hielt an den Kommissionsbeschlüssen des Vorjahres fest mit folgender Abänderung: § 11. „Die Uebernahme der Wegebaulast auf den Kreis kann davon abhängig gemacht werden, daß der zur Herstellung des Weges als Kreisstraße erforderliche Grund und Boden von dem sonst zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten dem Kreise unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird." Der Instanzenzug wird in der Vorlage in der Weise geordnet, daß der Bezirksrath auf Beschwerde darüber entscheidet, ob der Weg als Gemeindeweg oder Kreisstraße dienen soll. und daß gegen die Beschlüsse des Bezirksraths die Beschwerde an den Provinzialrath zugelassen wird.[16])

In der Kommission[17]) fand die Bestimmung, wonach den Gemeinden die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens zur Bedingung gemacht wird, nicht nur Anklang, sondern man war der Meinung, daß das Prinzip auszudehnen und den Kreisen zu überlassen sei, auch andere Bedingungen zu stellen, welche der besonderen Leistungsfähigkeit der Gemeinden entsprächen.

Der Vertreter der Staatsregierung widersprach den dahinzielenden Anträgen. Nach Ansicht der Regierung werde den berechtigten Ansprüchen der Kreise, auf welche die Last der Unterhaltung einzelner sonst von den Kreisen zu unterhaltender Wege übergehe, durch die Bestimmungen des § 11 der Vorlage, sowie des § 37, wonach die Kreisangehörigen solcher Kreistheile, denen eine

---

[15]) Drucks. Nr. 331 S. 12, 19, 51 u. 58.

[16]) Drucks. d. Abg.-H. 1876 Nr. 17, § 10—12, 35—37, S. 5 u. 11.

[17]) Drucks. Nr. 152 S. 8.

Kreisstraße in besonderem hervorragenden Maße zu Gute kommt, zu Präzipualleistungen für den Bau und die Unterhaltung dieser Straßen herangezogen werden dürfen, vollständig genügt. Durch eine so völlig unbestimmte und unbegrenzte Ausdehnung der Bestimmung des § 11 könnten die Vortheile, welche die Staatsregierung sich von der Einführung der Kreisstraßen verspreche, leicht vereitelt oder beeinträchtigt werden.

Derselben Meinung waren auch mehrere Kummissionsmitglieder, welche den § 11 mit Rücksicht auf § 37 überhaupt für überflüssig hielten. Von der Mehrheit wurde ausgeführt: § 37 regle die Abgabenvertheilung und gestatte nur eine quotenweise nach Geld zu berechnende Mehrbelastung einzelner Kreistheile. Hier handle es sich um Leistungen, welche nicht nach Gelde zu schätzen, sondern nur darauf berechnet seien, den Ausbau der Kreisstraßen zu erleichtern. Die Kreisvertretung werde selbstverständlich, wenn sie des schwierigen Weges der Enteignung überhoben und durch Leistungen der Gemeinden in den Stand gesetzt werde, den Ausbau der Kreisstraßen unter billigeren Bedingungen auszuführen, viel eher geneigt sein, einen Gemeindeweg in eine Kreisstraße zu verwandeln. Man wies darauf hin, daß das Quoten- und Zonensystem der Kreisordnung sich in der Praxis selten bewähre, und daß § 11 einen Ausweg biete, die Kreisvertretung der Beschlüsse über Mehrbelastung einzelner Kreistheile zu entheben.

§ 11 wurde darauf mit folgender Fassung angenommen:

> Die Uebernahme der Wegebaulast auf den Kreis kann unter anderen den bis dahin zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten gestellten Bedingungen auch davon abhängig gemacht werden, daß der zur Herstellung des Weges als Kreisstraße erforderliche Grund und Boden von den sonst zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten dem Kreise unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird.

Ein Mitglied hatte beantragt, dem § 11 folgenden Zusatz zu geben:

> Die Unterhaltung der Kreisstraße kann so geordnet werden, daß die zu den Kreisstraßenlasten beitragenden Verpflichteten in ihrem Bezirk durch ihre Organe unentgeltlich die Aufsicht und Leitung übernehmen.

Der Antrag will der Gefahr vorbeugen, daß der Kreis eigene Techniker zur Beaufsichtigung der Kreisstraßen anstellt. Die Unterhaltung der Kreisstraßen werde dadurch unnöthig kostspielig, denn die Techniker berücksichtigten selten das Bedürfniß, sondern hätten die

Neigung, ihre besonderen Ansichten über Straßenbau zur Geltung zu bringen. Der Antrag wurde abgelehnt, weil man der Ansicht war, daß eine einheitliche Leitung für die Instandhaltung der Kreisstraßen nothwendig sei und das Prinzip des Gesetzes durch zu starke Dezentralisation durchbrochen werde.

In der 2. Lesung erklärten mehrere Mitglieder für unzulässig, daß die Kreise nach § 10 staatsseitig gezwungen werden sollten, Kreisstraßen zu bauen und Gemeindewege in solche zu verwandeln.[18]) Die Autonomie der Kreisvertretung müsse durch Beseitigung der im § 10 vorgesehenen Beschwerdeinstanz gesichert werden. Der Regierungskommissar begründete die Beibehaltung der Beschwerdeinstanzen durch die im speziellen Theil der Motive zur Vorlage von 1875 enthaltenen, oben wiedergegebenen Ausführungen. Die Mehrheit der Kommission schloß sich diesen Ausführungen an. Es wurden demnach die Vorschläge der Vorlage mit dem oben wiedergegebenen Zusatze und einigen radaktionellen Aenderungen genehmigt.[19])

Die Vorlage des Jahres 1877/78[20]) reproduzirt mit einigen redaktionellen Aenderungen die Kommissionsbeschlüsse des Vorjahres. Neu ist folgender Zusatz im § 28: „Für die Erklärung von Wegen zu Kreisstraßen ist im Allgemeinen entscheidend, daß dieselben für den größeren Verkehr von Wichtigkeit sind, daß sie namentlich größere Ortschaften unter sich, mit Bahnhöfen, Chausseen, Wasserstraßen, Häfen, größeren gemeinnützigen landwirthschaftlichen oder gewerblichen Anlagen oder solche untereinander verbunden oder sonst für die Vermittelung des Verkehrs größerer Bezirke von Bedeutung sind.“ Weggelassen aus der Vorlage sind die früheren Bestimmungen über die Aufbringung der zur Erfüllung der Kreiswegebaulast erforderlichen Abgaben. Die Motive[21]) rechtfertigen dies durch die Bemerkung, es bedürfe keiner besonderen Erwähnung, daß die Anlegung und Unterhaltung der Kreisstraßen eine Kommunallast sei. Die Ausdehnung vereinzelter Bestimmungen aus der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 und der diese abändernden und ergänzenden Gesetze auf die Provinzen, für welche dieselbe Geltung nicht hat, sei aber für empfehlenswerth nicht zu erachten. Schon bei der Generaldebatte[22]) trat eine lebhafte Opposition gegen die

---

[18]) Cfr. auch Stenogr. Ber. d. Abg.H. 1876 S. 57 u. 61.
[19]) A. a. O. S. 39, 46.
[20]) Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 14 § 27—34 S. 7.
[21]) A. a. O. S. 36.
[22]) Stenogr. Ber. S. 96 ff.

vorgeschlagenen Bestimmungen hervor. Es wurde in Frage gestellt, ob überhaupt eine vernünftige Wegeordnung ohne eine Landgemeindeordnung möglich sei. Es sei außerordentlich schwierig, eine richtige Unterscheidung zwischen Gemeindewegen und Kreisstraßen zu finden. Eine ganze Reihe von Straßen seien heut Gemeindewege, die längst hätten Kreisstraßen sein müssen und umgekehrt eine ganze Menge Wege Kreisstraßen, die ebenso gut wie andere Wege Gemeindewege sein müßten. Je mehr man fehlgreife in der richtigen Unterscheidung zwischen Gemeindewegen und Kreisstraßen, um so ungleicher und ungerechter werde die Vertheilung der für den Wegebau zur Vertheilung gelangenden Mittel. Nach der Vorlage habe die Gemeinde kein Bestimmungsrecht, welche Wege öffentliche Gemeindewege sein sollen, vielmehr habe dies die Polizei; ebensowenig habe der Kreis ein Bestimmungsrecht, welche Wege Kreisstraßen sein sollen; vielmehr dekretire dies der Bezirksrath; diese Bestimmungen seien mit dem Geiste der Selbstverwaltung unvereinbar.

In der Kommission[23]) wollte man einen Zwang zum Bau von Kreisstraßen oder zum Ausbau von Gemeindewegen als Kreisstraßen von keiner Seite gestatten.

Es wurden daher die §§ 30 und 31 unter allseitiger Zustimmung gestrichen. Ebensowenig wollte man den Staatsbehörden einen Einfluß auf die Anlage und den Ausbau von Kreisstraßen gewähren und übertrug die Entscheidung über Streitigkeiten mehrerer bei einer Kreisstraßenanlage betheiligten Kreise (§ 29) anstatt des Bezirksraths, beziehentlich des Provinzialraths, dem Provinzialausschuß.

Der Vertreter der Staatsregierung gab in zweiter Lesung hier folgende Erklärung ab:

Nach den Beschlüssen der Kommission werden in § 29 dem Provinzialausschuß Funktionen überwiesen, welche nach der Regierungsvorlage dem Bezirks- beziehungsweise dem Provinzialrathe zugetheilt waren.

Wie bereits bei der ersten Lesung hervorgehoben worden, hätte der Regierungsentwurf die Kompetenzen der Behörden in Wegesachen nach den Grundsätzen des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 geregelt und dementsprechend die obrigkeitlichen Funktionen in den höheren Instanzen dem Bezirksrathe und dem Provinzialrathe übertragen.

---

[23]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 181 S. 15 ff.

Diesem Systeme des Entwurfs gegenüber sei bereits bei der Generaldiskussion das Prinzip einer stärkeren Betheiligung der provinziellen Verbände in den Vordergrund gestellt und durch den Hinweis auf die Dotationsgesetze begründet worden. Man sei aber weiter gegangen, indem man (von der eigentlichen Wegepolizei abgesehen), unter möglichster Beseitigung der obrigkeitlichen Mitwirkung, die Verwaltung des Wegewesens als eine ausschließliche Aufgabe der Kommunalverbände charakterisirt habe. Zu einem festen prinzipiellen Abschluß ihres leitenden Gedankens sei die Kommission indeß nicht gelangt, wie sich aus einer Vergleichung der §§ 29, 33, 37, 37b, 55, 56, wie sie aus der ersten Lesung hervorgegangen, ergebe.

Durch diese Beschlüsse sei der Charakter des Provinzialausschusses als einer lediglich kommunalen Behörde verändert, namentlich falle die Ueberweisung der Befugniß, Kreistagsbeschlüsse zu genehmigen, gänzlich aus dem Rahmen der bisherigen Gesetzgebung. Auch erkenne die Kommission selbst die Nothwendigkeit einer entscheidenden Mitwirkung staatlicher Behörden bei der Verwaltung des Wegewesens insofern an, als im § 37a der Beschluß des Provinzialausschusses von der Zustimmung des Oberpräsidenten abhängig gemacht sei.

Die Königliche Staatsregierung werde erst gegenüber den Kommissionsbeschlüssen, wenn sie sich in ihrem Zusammenhange übersehen lassen, Stellung nehmen. Indeß glaube er, die Meinung aussprechen zu können, daß prinzipiell die Staatsregierung dem Gedanken, den Kommunalverbänden, welche durch die Dotationsgesetze mit Fonds zur Unterstützung des Gemeindewegebaus ausgestattet seien, eine stärkere Mitwirkung in Bezug auf das Wegewesen einzuräumen, nicht ablehnend gegenüberstehen würde und daß die Möglichkeit, die Prinzipien des Entwurfs mit denen der Kommission zu vereinigen, nicht als ausgeschlossen zu erachten sei. Vielleicht könne die Vereinigung dadurch erzielt werden, daß entweder der Provinzialrath in seiner Eigenschaft als der unter Zuziehung von unmittelbaren Staatsbeamten zur obrigkeitlichen Verwaltung berufene Ausschuß aus dem Provinzialausschuß auch die Funktionen übernehme, welche in den vorgedachten Paragraphen nach dem Entwurfe theilweise dem Bezirksrathe, nach den Beschlüssen erster Lesung dem Provinzialausschusse überwiesen seien, oder in besonders geeigneten Fällen der Provinzialausschuß als selbständiges Organ eingeführt, daneben aber der Oberpräsident als Repräsentant des Staates gestellt werde. Ob der Provinzialausschuß anzuhören

sei oder zuzustimmen habe, ob der Oberpräsident den Beschluß des Provinzialausschusses zu bestätigen habe, ob und wie sonst der Oberpräsident mit dem Provinzialausschuß in Verbindung zu bringen sei, — alles dies werde sich eventuell aus dem Charakter der einzelnen, im Gesetze zu regelnden Fälle ergeben.

Den Ausführungen des Herrn Regierungskommissars wurde von einer Seite, anknüpfend an Erörterungen der allgemeinen Debatte, das Folgende erwidert. Der Regierungsentwurf enthalte in Rücksicht auf die mit dem Wegewesen befaßten Organe unlösbare Widersprüche. Auf der einen Seite werde anerkannt, im vollen Maße wenigstens da, wo es sich um die Wegelast handele, daß das Wegewesen kommunale Angelegenheit und von den kommunalen Organen zu verwalten sei. Auf der anderen Seite würden alle wichtigeren Entscheidungen, welche tief in die Wegeverwaltung eingreifen und deren gedeihliche, planmäßige Fortentwickelung bedingen, an Organe der staatlichen Verwaltung verwiesen, die mit den kommunalen Wegekörpern entweder außer aller Verbindung stehen, wie der Bezirksrath, oder doch denselben ganz selbstständig gegenübertreten, wie der Provinzialrath. Dieser Widerspruch werde um so greller, als durch die Uebertragung der Staatschausseen auf die Provinzen, durch die Verpflichtung derselben, die bisher dem Staate obliegende Leitung der Neu- und Unterhaltungsbauten anderer Straßen zu übernehmen, die technische Ausrüstung zur Beaufsichtigung des Wegewesens vorzugsweise bei den Provinzialverbänden zu finden sei, als fernerhin durch die Verpflichtung der Unterstützung des Kreis- und Gemeindewegebaues die Provinz es sei, welche vorzugsweise das Interesse und die Mittel besitze, um eine planmäßige Entwickelung des gesammten Wegenetzes herbeizuführen. Um diesen Widerspruch zu heben, habe die Kommission überall da, wo es sich nicht um Fragen, die mit dem Enteignungsverfahren zusammenhängen, handele, die Instanz des Bezirksrathes gestrichen. Sie haben bei allen höheren Entscheidungen über die Anlage von öffentlichen Wegen und deren Veränderungen, bei der Anerkennung eines öffentlichen Weges als Chaussee, bei der Feststellung der die Wegelast normirenden Regulative nur kommunale Organe, den Provinzialausschuß oder den Provinziallandtag zur kompetenten Instanz gemacht. Allerdings sei anzuerkennen, daß hierdurch das Interesse des Staates an dem Wegewesen und seine hierauf gegründete Einwirkung in den Hintergrund gedrängt werde, und daß damit Bestimmungen getroffen seien, welche vom Standpunkt des eben erlassenen Kompetenzgesetzes kaum haltbar seien. Aber hieraus folge nichts Anderes, als daß die pro-

visorischen gesetzlichen Bestimmungen über den Bezirksrath alsbald in ein Definitivum umgewandelt werden müßten, daß die unvermittelte Gegenüberstellung von Bezirksrath und Provinzialausschuß nicht ausreiche, daß vielmehr gerade in solchen Fragen, in welchen das staatliche und kommunale Interesse untrennbar verbunden seien, die organische Einheit beider (des Provinzialrathes und Ausschusses) in näher zu regelnden Formen zum Ausdruck kommen müsse. Und so ergab sich, daß die gegenwärtige Wegeordnung nicht nur für die Landgemeindeordnung, sondern auch für das ausstehende Gesetz über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung ein schweres Präjudiz schaffe, daß sie den bestehenden zahlreichen Provisorien nur neue provisorische Bestimmungen hinzufüge. Zur Zeit, aber auch nur auf Zeit, könne man allerdings nur den Beschlüssen der Kommission zustimmen.

Die Kommission hielt, dem Widerspruche des Vertreters der Staatsregierung ungeachtet, an ihren Beschlüssen fest.

---

§ 17.

Von der Verpflichtung des Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen.

1. Inhalt der Baupflicht. 2. Begriff der Landstraßen. 3. Geltungsgebiet der fiskalischen Verpflichtungen. 4. Entwurf einer Wegeordnung.

1. Die Verpflichtung des Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen basirt auf dem § 11, II 15 A.L.R., welcher verordnet:

> Gegen den Genuß der dem Staate von den Landstraßen zukommenden Nutzungen ist er verpflichtet, für die Unterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit derselben zu sorgen.

Die Gesetzrevisoren bemerken zu diesem Paragraphen Folgendes: „Alles, was außer den Hand- und Spanndiensten zum Landstraßenbau erforderlich ist, muß der Staat leisten. Dies ergiebt sich nicht undeutlich aus den §§ 11 und 13 h. t.; mit völliger Klarheit leuchtet es aus den Materialien hervor. In dem gedruckten Entwurf zum allgemeinen Gesetzbuch §§ 9 und 10 h. t. war bestimmt:

„Die Einwohner der an einer Straße liegenden Gegend sind zur Unterhaltung und Besserung der Wege, nach der Anordnung des Staats verbunden, diese Verbindlichkeit erstreckt sich auf alle

Einwohner, durch deren Distrikt, Kreis oder Kirchspiel dergleichen Landstraßen gehen, und die nach den Gesetzen nud Landesverfassungen zur Gemeinarbeit verpflichtet sind."

Hierbei wurde unter Anderm das Monitum gemacht: ob die Einwohner auch die Brücken und welche? bessern und unterhalten müssen. Monit. 1 Nr. 5 zu §§ 7—10 des Entwurfs. Mat. Bd. 78, f. 28. Suarez bemerkt hierauf in der Revisio monitorum:

Nicht alle Kosten der Unterhaltung, sondern blos die Hand- und Spanndienste können gemeint sein." Abschrift des 80. Bandes der Mat. Bd. 3 f. 1018v.

Demgemäß wurde den angeführten §§ 9 und 10 die beschränkte Fassung gegeben, welche sie jetzt in den §§ 13 und 14 h. t. haben.[1])"

Die Auslegung der in Rede stehenden Bestimmung ist wiederholt Gegenstand der Entscheidungen der höchsten Gerichtshöfe gewesen.

Das königliche Obertribunal hat angenommen, daß die Schlußworte des § 11 „Unterhaltung der Sicherheit" einen Druckfehler enthalten und zu lesen sei „Unterhaltung, Sicherheit und Bequemlichkeit".[2])

Der Justizminister ist in einem Reskript vom 15. September 1838[3]) dieser Auffassung nicht beigetreten, hat vielmehr ausgeführt, daß die in Rede stehende Gesetzesstelle einer ungewöhnlichen Redeform folgt, indem der Ausdruck „Unterhaltung" für die „fortdauernde Erhaltung" gebraucht worden ist. Aus den handschriftlichen Materialien zum A.L.R. wird nachgewiesen, daß nach dem ursprünglichen Entwurfe die Verbindlichkeit des Staats zur Unterhaltung der Landstraßen sich nur auf diejenigen Straßen erstrecken sollte, von denen Zölle erhoben wurden, daß dann in Folge der von den Mitgliedern der Gesetzkommission erhobenen Erinnerungen die Verbindlichkeit des Staats noch mehr beschränkt und den Anwohnern die Pflicht zur Unterhaltung und Besserung der Wege auch da auferlegt wurde, wo der Staat Zölle erhob, so daß der Letztere eigentlich nur dafür zu sorgen hatte, daß die Anwohner ihre desfallsige gesetzliche Pflichten erfüllen, daß indessen diese Bestimmungen keinen Beifall fanden, vielmehr das Monitum,

---

[1]) S. Gesetzrev. Pens. XII S. 176 Anm. Vgl. auch Dernburg Preuß. Privatrecht Bd. I S. 555.

[2]) Präjudizien des O.T. Nr. 30 Bd. I S. 211, vgl. Striethorst Archiv Bd. 42 S. 288.

[3]) Kamptz, Jahrbücher Bd. 52 S. 156 ff., Gräff, Sammlung sämmtlicher Verordnungen, Breslau 1840, Bd. 12 S. 84.

> daß den Anwohnern nicht alle Lasten der Unterhaltung, sondern nur Hand- und Spanndienste auferlegt werden könnten

durchdrang und in Gemäßheit desselben die schon im ersten Entwurf ausgesprochene Verpflichtung des Staats zur Unterhaltung der Landstraßen, und zwar ohne Rücksicht auf die Erhebung von Zöllen, wiederhergestellt, die Anwohner aber zur Beihülfe mit Hand- und Spanndiensten verpflichtet wurden.

Das vorbezeichnete Reskript führt weiter aus, daß die Auslegung, wonach der Staat zur gänzlichen Unterhaltung der Landstraßen, mit Ausnahme der Hand- und Spanndienste, für verbunden zu erachten, um so mehr für richtig angenommen werden müsse, als sonst eine erhebliche Lücke im Gesetz vorhanden sei, nämlich die Bestimmung,

> wer denn nun eigentlich zur Unterhaltung der Landstraßen verpflichtet sei

gänzlich fehlen würde, da die Anwohner nach § 13 ff. nur Hand- und Spanndienste zu leisten haben und sonst, außer dem Staat, in den Gesetzen Niemandes gedacht ist, dem jene Pflicht obliegen könnte.

Das königliche Oberverwaltungsgericht ist in dem Endurtheil vom 21. Juni 1882[4]) diesen Ausführungen überall beigetreten.

Die Verpflichtung zur Leistung von Gemeinarbeit (§ 14 II 15 A.L.R.) ruhte nur auf dem Bauernstande; es können daher unter den zur Gemeinarbeit verpflichteten Einwohnern nur die bäuerlichen Einwohner verstanden werden. Die Einwohner der Städte sind demgemäß zur Leistung von Hand- und Spanndiensten bei Unterhaltung der Landstraßen nicht verpflichtet.[5])

Ueber die Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten war früher der Rechtsweg zulässig.[6]) Jetzt finden die §§ 55 des Zust.-Ges. Anwendung.

2. Welche Straßen als Landstraßen anzusehen sind, ist in der Praxis höchst zweifelhaft und unsicher. Das A.L.R. stellt im § 1 Th. II Tit. 15 folgende Definition auf:

> Wege, die von einer Grenze des Landes zu einer andern, oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamt entweder zu einem andern, oder zu Meeren und Hauptströmen führen, werden Land- oder Heerstraßen genannt.

---

[4]) E. Bd. IX S. 154 ff. Vgl. oben § 15 S. 221 ff. und R.G. E. vom 16./2. 1882 (J.M.Bl. 1883 S. 34).

[5]) O.T. E. v. 25. Febr. 1856. (E. Bd. 32 S. 175.) Vgl. oben § 13 Nr. 2 u. § 15 Nr. 1. S. 207, 221.

[6]) K.G.H. E. v. 10. März u. 22. Sept. 1855 (M.Bl. 1856 S. 19 u. 54).

Die Definition hat offenbar ihren Ursprung im römischen Recht,[7]) der Gesetzrevisor bei der Gesetzrevision von 1830[8]) und ebenso von Rönne[9]) heben mit Recht hervor, daß diese Begriffsbestimmung nicht nur eine ganz unangemessene Ausdehnung habe, sondern auch in anderen Rücksichten mangelhaft sei, und zwar aus folgenden Gründen:

„a) Wege, welche vorspringende Landestheile in der Nähe des Auslandes durchschneiden und hier von einer Landesgrenze zur andern gehen, sind öfters bloß Nebenwege.

b) Die Verbindungen zwischen kleinen Landstädten sind meistens nicht bedeutender, als die zwischen Dörfern.

c) Von Wegen zwischen zwei Zollämtern kann nach der gegenwärtigen Verfassung, wo alle diese Aemter sich auf der Landesgrenze befinden, keine Rede mehr sein, da sie bloß die Endpunkte der aus dem Innern kommenden Wege bilden.

Die Wege, welche von einem Postamte zum anderen gehen, sind unbedenklich für Landstraßen anzusehen, wenn man das Wort „Postamt" im engeren Sinne nimmt; denn die Verbindungswege zwischen Postexpeditionen, von denen häufig nur Postboten abgefertigt werden, können nicht immer Landstraßen sein.

d) Die Wege von einer Stadt zu einem Hauptstrom oder Meeresufer sind nicht selten bloße Nebenwege."

Die bezeichneten Mängel sind in Folge der Umgestaltung des Zoll- und Postwesens, und in Folge der Veränderung der Verkehrsverhältnisse durch den Chaussee- und Eisenbahnbau noch verschärft worden.

Die Praxis hat sich in der Weise geholfen, daß in denjenigen Provinzen, in welchen die Verpflichtung des Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen noch zu Recht besteht, Kataster der Landstraßen angelegt worden sind, und daß von dem Fiskus in der Regel nur diejenigen Straßen als Landstraßen anerkannt werden, welche seit alten Zeiten von dem Fiskus unterhalten worden und

---

[7]) Vgl. l. 3 D. 43,7 sed inter eas et ceteras vias militares hoc interest, quod viae militares exitum ad mare, aut in urbes, aut in flumina publica, aut in aliam viam militarem habent.

[8]) Pens. XII S. 166.

[9]) Wegepolizei und Wegerecht S. 397, vgl. Reinhard in Sommers neuem Archiv für preußisches Recht Bd. 11, 1845 S. 43 ff. Derselbe erachtet als wesentlich die Beschaffenheit der Wege selbst, die Breite, wie schon die Rücksicht auf die Posten und die Heereszüge in § 1, anderntheils die Vorschriften über das Ausweichen in § 26 ff. angeben, und ist der Ansicht, daß § 1 nur eine praesumptio juris enthält. Vgl. auch Drucks. d. Abg.H. pro 1875 Nr. 24 S. 26 Note 15.

demgemäß in die Kataster eingetragen worden sind. Die Kataster haben indessen nur die Bedeutung eines Beweismittels und sind für die rechtliche Qualität daher nicht entscheidend.

Im Streitfalle muß bei der Entscheidung der Frage, ob eine Straße eine Landstraße ist, auf den Sinn zurückgegangen werden, welchen die Bestimmung in § 1 Th. II Tit. 15 A.L.R. bei ihrer Publikation hatte. Die Wege, welche damals von einer Grenze des Landes zu einer andern, oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamt entweder zu einem andern oder zu Meeren und Hauptströmen führten, waren Hauptverkehrswege.

Das Oberverwaltungsgericht hat auch aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes nachgewiesen, daß die Absicht der Redaktoren dahin ging, nur solche Wege zu Landstraßen zu erklären, welche bestimmt waren, zu einem über den lokalen hinausgehenden allgemeinen (Haupt-) Verkehr zu dienen.[10]) Es ergiebt sich dies namentlich aus dem Umstande, daß die Worte eines Monitums „welche für den allgemeinen Handel und Wandel bestimmt sind", als einen Zirkel enthaltend, gestrichen wurden. Auch das Gesetz selbst bestätigt diese Auffassung. Denn wenn im § 4 a. a. O. zur Veränderung oder Verlegung einer Straße erfordert wird, daß „dies zum gemeinen Besten dienlich" ist, so muß auch für das erste Entstehen einer solchen deren Bestimmung für das allgemeine Beste, für die Interessen des allgemeinen Verkehrs als erforderlich erachtet werden.

Ebenso ist die Eigenschaft der Landstraßen als Hauptverkehrswege in verschiedenen Provinzialgesetzen hervorgehoben.[11]) Wenn also nicht nachweisbar ist, daß eine Straße seither als Landstraße von dem Fiskus anerkannt und unterhalten worden ist, so wird sie nur dann als Landstraße angesprochen werden können, wenn sie thatsächlich nicht lediglich dem Lokalverkehr von Dorf zu Dorf, sondern dem durchgehenden Verkehr dient. In der Regel wird hiernach eine Straße, welche zwei Städte verbindet, als Landstraße anzuerkennen sein; doch ist nicht immer die kürzeste Verbindung die Hauptstraße, sondern es wird bei mehreren vorhandenen Straßen nach der Bauart und der thatsächlichen Verkehrsentwickelung festzu-

---

[10]) Erk. d. O.V.G. v. 29. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 224).

[11]) Wege-Regl. für Schlesien vom 11. Jan. 1767 § 5, Wege-Ordnung für Schleswig-Holstein vom 1. März 1842 § 3, Hannöversches Gesetz über Gemeindewege und Landstraßen vom 28. Juli 1851 § 13 f., § 1575 des Prov.R. für Neuvorpommern: Gemeine Landstraßen sind diejenigen, welche in alten Zeiten mit landesherrl. Einwilligung oder durch neue obrigkeitliche Anordnungen für öffentliche Heer- und Landwege konstituirt und dafür gehalten werden.

stellen sein, welche Straße bisher als Hauptverbindungsweg gedient hat.

Daß die Worte des § 1 II 15 A.L.R. „zum andern" nicht bloß die Zoll- und Postämter, sondern auch die Städte umfassen sollten, folgt aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes, entspricht dem römischen und gemeinen Recht, und wird in der Judikatur anerkannt.[12])

Das Oberverwaltungsgericht[13]) hat behufs Feststellung der Landstraßenqualität folgende Unterscheidungsmerkmale aufgestellt: „Wenn bei einem vorhandenen Wege die ausdrückliche Anerkennung als Landstraße fehlt und nur feststeht, daß er als die Verbindung zweier Städte u. s. w. zum allgemeinen Verkehr in größerem oder geringerem Umfange thatsächlich früher gedient hat und theilweise noch dient, so bleibt nach den besonderen Umständen des einzelnen Falles zu erwägen, ob dessen Widmung für den allgemeinen Verkehr als stillschweigend erfolgt anzunehmen ist. Für die Bejahung kann unter Anderem ins Gewicht fallen, daß derselbe seiner äußeren Beschaffenheit und Einrichtung nach als eine einheitlich zur Verbindung zweier Städte angelegte Straße sich darstellt, insbesondere den provinzialrechtlich für Landstraßen ergangenen Vorschriften entsprechend gebaut und ausgerüstet ist, daß ferner seine Unterhaltung nach den für diese bestehenden Normen früher vom Staate bewirkt oder von Drittverpflichteten gefordert ist, daß er in amtlichen oder historischen Urkunden, Schriftstücken oder Karten oder nach der Uebung der Gegend als Landstraße bezeichnet wird u. s. w. Gegen jene Annahme würde dagegen sprechen, wenn durch die örtliche Lage des Weges (wie z. B. bei Nebenwegen durch vorspringende Landestheile von Grenze zu Grenze oder aus Städten zu den Strömen und Meeres-Ufern) die Möglichkeit eines allgemeinen Interesses zu allen Zeiten ausgeschlossen erscheint, wenn nach seiner ganzen Anlage in Breite und Steigungsverhältnissen anzunehmen ist, daß er selbst in früheren Zeiten dem geringsten Maße der Anforderungen, welche an ein für den allgemeinen Verkehr bestimmtes Kommunikationsmittel jeweilig gestellt werden müßten, nicht entsprochen haben kann, oder wenn er endlich als ein bloß für den Lokalverkehr bestimmtes, obwohl theilweise dem allgemeinen Verkehr dienendes Kommunikationsmittel um deswillen, weil er von dem nur für ersteren zum Wege-

---

[12]) Striethorst, Archiv Bd. 10 S. 87, Bd. 41 S. 90, Erk. d. O.V.G. v. 29. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 224).

[13]) S. E. in vor. Anm.

bau Verpflichteten unterhalten wurde, oder wegen der Art seiner Entstehung anzusprechen ist; letzteres würde insbesondere da zutreffen, wo die Verbindung zweier Städte nachweislich erst dadurch hergestellt ist, daß die von jeder derselben zu den benachbarten Dörfern führenden Wege durch den vom ordentlichen Wegebaupflichtigen bewirkten Ausbau des bis dahin fehlenden Mittelgliedes dem Durchgangsverkehr erschlossen sind."

3. § 15 II 15 A.L.R. verordnet:

> Wo durch Provinzialgesetze oder besondere Wege-Ordnungen die Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Landstraßen näher oder anders bestimmt ist, hat es dabei auch in Zukunft sein Bewenden.

Auf Grund dieser Bestimmung bestehen die Verpflichtungen des Fiskus nur noch in den Provinzen Ostpreußen und Posen sowie in den vormals sächsischen Landestheilen zu Recht, da in allen andern Landestheilen, wie oben näher ausgeführt, überall Provinzialgesetze oder Wegeordnungen bestehen, durch welche die Pflicht zur Unterhaltung der Landstraßen geregelt ist.[14])

4. In dem im Jahre 1865 vorgelegten Entwurf einer Wegeordnung war die Aufhebung der Verpflichtung des Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen in Aussicht genommen. Zur Begründung ist im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:[15]) Es handele sich nicht darum, fiskalische Leistungen für das bezügliche öffentliche Bedürfniß nicht mehr eintreten zu lassen. Dieselben erfolgten, wie bisher, in erheblichem Maße für Eisenbahn- und Chausseebauten, welche bekanntlich zum Theil ausschließlich auf fiskalische Kosten übernommen, zum Theil durch erhebliche Zuschüsse, Prämien, Garantien u. s. w. unterstützt würden . . . Die fiskalischen Lasten, welche zur Aufhebung kommen sollen, bezögen sich auf Landstraßen im gemeinrechtlichen und im Sinne des Allgemeinen Landrechts. Der Begriff und damit der Umfang der Landstraßen sei — soweit es sich um seit Alters feststehende Heer- und Zollstraßen handele — bekanntlich sehr bestritten und unsicher, und auch soweit der Umfang feststeht, sei dies in einer Ausdehnung, welche in den thatsächlichen Verhältnissen nicht ihre Begründung finde. Dies gelte namentlich in Fällen, wo der preußische Fiskus als Successor des Fiskus kleinerer, früher selbständiger Landestheile eingetreten sei. Wie

---

14) S. oben § 11 Nr. 2, 4 u. 8 S. 113, 119, 164.

15) Motive zum Entwurf einer Wegeordnung, Drucks. d. H.H. 1865 Anlage 1 1 S. 91.

weit man den Begriff aber auch ausdehnen möge, so werde man sich dem Anerkenntniß nicht entziehen können, daß durch die ausgedehnten Eisenbahn- und Chausseenetze die früheren Landstraßen-Verbindungen wesentlich beseitigt oder überflüssig gemacht seien. Es treffe jetzt nicht mehr zu, daß die als Landstraßen noch bezeichneten Wege Allen zu Gute kommen, oder daß sie speziell zu direkten Staatszwecken, als Heer- und Poststraßen dienen. Der Eintritt der Eisenbahnen und Chausseen an Stelle der Landstraßen habe sich von selbst vollzogen. Früher genügten dem Verkehr letztere in etwas besserem Stande als die übrigen Kommunikationswege; mit dem wachsenden Verkehr und dem Fortschritt des Kunstbaues sei die Anforderung an die allgemeinen Kommunikationsmittel eine ganz andere geworden, gleichwohl seien nicht einmal die Hand- und Spanndienste, welche bei dem fiskalischen Straßenbau zu leisten waren, für den an die Stelle des letzteren getretenen Chausseebau noch nutzbar. Es sei deshalb auch vielfach auf solche verzichtet. Soweit sie noch fortbeständen, fänden Exemtionen statt, welche nach gegenwärtiger Lage nicht gerechtfertigt erschienen. Eine Verpflichtung des Fiskus zum Landstraßenbau habe daher ihren eigentlichen Gegenstand durch Entwickelung der Verhältnisse von selbst verloren. Die Gesetzgebung müsse sich dieser Entwickelung anschließen.

Soweit jene Verpflichtung noch bestehe, möge sie daher formell unanfechtbar sein, materiell könne sie als gerechtfertigt nicht mehr angesehen werden. Dies um so weniger, als sie nur in einigen, verhältnißmäßig geringen Landestheilen, und auch in diesen zum Theil nur in Folge der generellen Einführung des A.L.R. bestehe, also ohne eine spezielle Erwägung zur Geltung gekommen sei. Bei den Berathungen des Budgets sei wiederholt jene ungleiche Vertheilung der fiskalischen Wegebaulast monirt. Der Umstand aber, daß die fiskalische Verpflichtung in den meisten Landestheilen auch gegenwärtig keine Geltung habe, werde als ein zufälliger nicht bezeichnet werden können. Es handele sich hierbei offenbar vielmehr um gemeinrechtliche Verhältnisse, unter welchen die meisten der noch gültigen Wegeordnungen entstanden seien.

Die zur Berathung des Gesetzentwurfs eingesetzte Kommission hielt die Beseitigung der Pflichten des Fiskus für einen schneidenden Eingriff in bestehende Rechte, zu welchem kein Bedürfniß vorliege. Der Vertreter der Regierung führte zur Vertheidigung der Vorlage Folgendes aus:[16]) Es sei auf eine wirklich gleichmäßige

[16]) A. a. O. S. 117.

Vertheilung der Wegebaulast Gewicht zu legen. Dies geschehe namentlich nicht, wenn man die bisherigen aus dem Landrecht abgeleiteten Baulasten des Fiskus beibehalten wolle. Der Fiskus stelle die Gesammtheit der Steuerpflichtigen dar. Er habe eine Baulast fast nur in den Provinzen Posen und Sachsen. Wenn diese auch künftig von der Gesammtheit und folgeweise mit von anderen Provinzen getragen werden solle, während die letzteren außerdem die volle Baulast innerhalb der Provinzen selbst zu tragen hätten, so folge daraus eine ungleiche Vertheilung der Lasten. Es sei gewissermaßen nur ein Zufall, daß dem Fiskus Baulasten in den Provinzen Posen und Sachsen obliegen. Das A.L.R. erkläre den Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen mit Hülfe von Hand- und Spanndiensten der Einwohner der Gegend verpflichtet. Trotz dieser Bestimmung habe der Fiskus in den alten Provinzen eine Baulast für unchaussirte Straßen mit wenigen Ausnahmen nicht gehabt, weil die Provinzial-Wegeordnungen eine Verpflichtung der adjazirenden Gemeinden oder Gutsbesitzer in Betreff der Wege anerkennen. Die Regierung wolle also jetzt nur das alte Verhältniß des Fiskus gleichmäßig für alle Provinzen herbeiführen. Ein Rechtsgrund für die bestehende Verschiedenheit sei nicht zu erkennen. Die jetzige Verpflichtung des Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen in der Provinz Posen beruhe auf richterlichen Entscheidungen, welche sich auf das A.L.R. in Ermangelung gültiger Provinzialgesetze stützten; indessen sei durch solche eine generelle, für die einzelnen Fälle der Unterhaltung von Kommunikations-Anlagen zweifellos maßgebende. Norm keineswegs festgestellt, indem die Frage, was unter einer „Landstraße" zu verstehen sei, nicht generell entschieden worden.

Aus der Kommission wurde dagegen geäußert: . . Besonders schwer könnten durch die Regierungsvorlage die Rechte und Interessen der Provinz Posen verletzt, arme kleine Gemeinden schwer belastet werden. Jetzt sei der Fiskus in Folge rechtskräftiger Erkenntnisse zur Unterhaltung der Landstraßen verpflichtet; diese Verpflichtung einseitig aufheben zu wollen, sei ein Eingriff in die Eigenthumsrechte. Gewiß sei zu wünschen, daß Unsicherheiten über Wegebau-Verpflichtungen beseitigt werden, nicht aber dadurch, daß man den Fiskus entlaste und gegen weiter an ihn zu stellende Ansprüche decke.

Aus diesen Gründen wurde mit großer Mehrheit ein Antrag angenommen,[17]) daß die Wegebaulast nur insoweit den Gemeinden

---

17) A. a. O. S. 118.

obliegen solle, als sie nicht auf einem speziellen Titel, z. B. Verjährung, rechtskräftiges Erkenntniß, Vertrag, insonderheit Recesse beruht. Ferner wurde beschlossen den speziellen Rechtstiteln und Statuten Gewohnheitsrechte, Herkommen und Observanz gleichzustellen.[18])

Im Plenum des Herrenhauses fand über die Aufrechterhaltung der Verpflichtungen des Fiskus ebenfalls eine sehr eingehende Diskussion statt.[19]) Die Mehrheit des Hauses trat den Beschlüssen der Kommission nicht bei. Es wurde beschlossen, daß die speziellen Rechtstitel aufrecht zu erhalten seien, daß dagegen die in einzelnen Landestheilen zur Anwendung gekommenen besonderen Gesetze, Ordnungen, Gewohnheitsrechte und Observanzen durch die neue Wegeordnung aufgehoben werden sollten.[20]) Nach diesen Beschlüssen würde der Fiskus nur zur Unterhaltung derjenigen Landstraßen verpflichtet geblieben sein, zu deren Unterhaltung er durch ein gerichtliches Erkenntniß verurtheilt worden, nicht aber zur Unterhaltung derjenigen, welche er freiwillig und observanzmäßig bis dahin unterhalten hatte.[21]) Die hieraus entstehenden Inkonvenienzen wurden von den Abgeordneten der Provinzen Sachsen und Posen lebhaft geschildert; es wurde insbesondere auch hervorgehoben, daß die Gemeinden und Eingesessenen zur Unterhaltung der fiskalischen Straßen die s. g. Surrogatgelder an den Fiskus gezahlt hätten, welche von letzterem mit zur Unterhaltung verwendet würden, daß diese Surrogatgelder theilweise abgelöst seien und man jetzt nicht denjenigen Gemeinden die Uebernahme der Unterhaltung der Landstraßen zumuthen könne, welche die Verpflichtung zur Unterhaltung durch Kapitalszahlung abgelöst hätten.[22]) Es wurde ferner ausgeführt, daß diese Straßen, falls man die Unterhaltung den Gemeinden übertrage, verfallen würden, und daß es am zweckmäßigsten erscheine, die Unterhaltung dieser Straßen gegen einen mäßigen Zuschuß den Kreisen zu übergeben.[23]) Aus allen diesen Erwägungen wurde ein Antrag angenommen, daß die Verhältnisse des Fiskus rücksichtlich der Baulast nicht chaussirter Straßen in der Provinz Sachsen und in der Provinz Posen der Regulirung durch besondere Königliche Verordnung nach

---

18) S. unten § 18.
19) Stenogr. Ber. 1865 S. 66—72, 75—108, 149—154.
20) A. a. O. S. 104.
21) a. a. O. S. 151.
22) a. a. O. S. 150.
23) a. a. O. S. 153.

Anhörung der Provinzialstände der Provinzen vorbehalten bleiben solle.[24])

Die Kommission des Abgeordnetenhauses erklärte sich mit der im Regierungsentwurf vorgeschlagenen Aufhebung der fiskalischen Wegebaulast einverstanden, und zwar wesentlich in der Erwägung, daß nach Aufhebung der Zölle, Geleits-Regale und ähnlichen Rechte längst eine völlige Umgestaltung der aus dem Mittelalter vererbten staatsrechtlichen und staatswirthschaftlichen Prinzipien in Betreff der fiskalischen Wegebaulast eingetreten sei.[25])

Der dem Abgeordnetenhause im Jahre 1875 vorgelegte Entwurf einer Wegeordnung enthielt im § 60 die Bestimmung, daß das gegenwärtige Gesetz an Stelle aller in einzelnen Landestheilen zur Anwendung gekommenen besonderen Gesetze, Ordnungen, Gewohnheitsrechte und Observanzen treten solle.

Der vorerwähnte Beschluß des Herrenhauses im Interesse der Provinzen Sachsen und Posen ist nicht aufgenommen. Zur Begründung sagen die Motive[26]) Folgendes:

„Bei der Berathung des letzten Entwurfs der Wegeordnung im Plenum des Herrenhauses haben die Vertreter der Provinz Posen und in gleicher Weise diejenigen der Provinz Sachsen gegen die beabsichtigte Entbindung des Fiskus von der ihm nach den landrechtlichen Bestimmungen obliegenden Baulast betreffs der unchaussirten Wege sich erklären zu müssen geglaubt, und ist denn auch von dem Herrenhause auf Grund der Amendements Nr. 43 und 46 ein Zusatz zu der Wegeordnung dahin beschlossen worden, daß die Regelung der Verhältnisse des Fiskus rücksichtlich der Baulast der nicht chaussirten Straßen in den Provinzen Posen und Sachsen der Regulirung durch besondere Königliche Verordnung nach Anhörung der Provinzialstände dieser Provinzen vorbehalten bleiben und es bis dahin bei dem seitherigen Verfahren sein Bewenden behalten solle.

Eine solche Ausnahmestellung, wie sie hiernach für die Provinzen Posen und Sachsen in Anspruch genommen ist, erscheint in keiner Weise begründet und gerechtfertigt. Die Verpflichtungen, welche dem Fiskus in diesen Provinzen obliegen, beruhen nicht auf einer besonderen Rechtsentwickelung früherer Zeit oder auf einer speziellen Erwägung, wie die Verhältnisse, des Wegebaues in den-

---

[24]) a. a. O. S. 154.

[25]) Drucks. des Abg.-H. 1865 Nr. 196 S. 10.

[26]) Drucks. des Abg.-H. 1875 Nr. 24 S. 77.

selben am zweckmäßigsten zu regeln seien, sondern lediglich darauf, daß die früheren provinziellen Wegeordnungen durch die allgemeine Gesetzgebung beseitigt und an Stelle derselben die landrechtlichen Bestimmungen getreten sind und prinzipale Geltung erlangt haben.

Wie die meisten Provinzialgesetze eine verschiedene Behandlung der Landstraßen und der anderen unchaussirten Wege nicht kennen, so erscheint auch heute der Unterschied, welchen das Allgemeine Landrecht zwischen den Land- und Heerstraßen einerseits, und den sonstigen unchaussirten Wegen andererseits macht, veraltet. Die Bestimmung, welche die Land- und Heerstraßen früher gehabt haben, hat lange aufgehört und nur in den seltensten Fällen haben dieselben noch eine größere Bedeutung als die übrigen Kommunikationswege. Nimmt man hinzu, daß die ausdrückliche Voraussetzung, unter welcher dem Staate die Verpflichtung zur Unterhaltung der Land- und Heerstraßen durch das Landrecht auferlegt wurde, der Genuß der von denselben herrührenden Nutzungen (§. 11 Tit. 15 Th. II A.L.R.) seit langem gegenstandslos geworden und fortgefallen ist, so ist nicht ersichtlich, aus welchem Grunde dem Fiskus noch weiterhin in den Provinzen Posen und Sachsen Wegebauverpflichtungen in höherem Maße als in den übrigen Provinzen belassen werden sollen.

Mit dieser Ansicht der Staatsregierung, die übrigens auch im Herrenhause lebhafte Unterstützung gefunden hatte,[27]) hat auch die zur Berathung des letzten Entwurfes der Wegeordnung eingesetzte Kommission des Abgeordnetenhauses, beziehungsweise der Referent derselben sich einverstanden erklärt und eventuell die Streichung des vom Herrenhause beschlossenen Zusatzes und die Wiederherstellung der Regierungsvorlage in dieser Beziehung beantragt.[28])

Der Kostenaufwand, welcher der Staatskasse aus der Unterhaltung der fiskalischen Land- und Heerstraßen in demjenigen Theile der Provinz Posen, in welchem das Allgemeine Landrecht prinzipale Geltung hat, erwächst, ist überdies, besonders im Vergleich zu dem Werthe der von den Einwohnern der angrenzenden Gegend zu leistenden Hand- und Spanndienste, keineswegs beträchtlich.

Nach den genauen Erhebungen, welche dieserhalb in jüngster Zeit angestellt worden, sind zur Zeit im Regierungsbezirke Posen 407 fiskalische Land- und Heerstraßen in einer Gesammtlänge von 634 Meilen vorhanden. Auf die Unterhaltung derselben sind in den 10 Jahren von 1864 bis einschließlich 1873 aus der Staatskasse

---

[27]) Drucks. des H.H. Nr. 50, Sitzungsperiode 1865, Stenogr. Ber. S. 63 ff.

[28]) Drucks. des Abg.H. 1865 Nr. 196 S. 10 ff. u. S. 48 ff.

verwandt worden . . . . 33 416 Thlr. 1 Sgr. 6 Pf.
mithin pro Jahr . . . . 3 342 = — = — =

Für die fiskalischen Brücken und Fähren mit Ausschluß derjenigen über Flüsse, soweit sie schiffbar sind, sind in der gleichen Zeit verausgabt . . . . 160 303 Thlr. 25 Sgr. 7 Pf.
mithin pro Jahr rund . . . . 16 030 = — = — =

Im Regierungsbezirke Bromberg, soweit derselbe früher zu Südpreußen gehört hat, und somit hier in Betracht kommt (südliche Theile der Kreise Czarnickau, Chodsziesen, Schubin, größter Theil des Kreises Wongrowitz und die ganzen Kreise Gnesen und Mogilno), sind in dem zehnjährigen Zeitraum von 1864 bis inkl. 1873 auf die Unterhaltung der daselbst in einer Gesammtlänge von 115 Meilen vorhandenen 73 Landstraßen verwandt worden

	846 Thlr.	28 Sgr.	11 Pf.
auf fiskalischen Brücken und Fähren	20 745 =	28 =	5 =
zusammen .	21 592 Thlr.	27 Sgr.	4 Pf.
pro Jahr also rund	2 160 =	— =	— =

Für die ganze Provinz Posen, soweit sie hier in Betracht kommt, sind somit durchschnittlich nur 21 532 Thlr. pro Jahr aus der Staatskasse verausgabt worden. Mit dieser Summe mag der Werth der Hand- und Spanndienste verglichen werden, welche nur innerhalb des Regierungsbezirks Posen in dem gleichen Zeitraum für die Unterhaltung dieser fiskalischen Straßen geleistet sind.

In dem Regierungsbezirke Posen sind Hand- und Spanndienste geleistet:

a) zur Unterhaltung der Landstraßen:
1. 450 550 Handtage, also pro Jahr . . . 54 555
2. 291 693 Spanntage, = = = . . . 29 169

b) zur Unterhaltung der Brücken und Fähren:
1. 119 752 Handtage, also pro Jahr . . . 11 975
2. 50 678 Spanntage, = = = . . . 5 067

Der Werth derselben, den Handtag zu $^1/_3$ den Spanntag zu $1^1/_2$ Thlr. veranschlagt, hat somit betragen:

ad a.	Nr. 1	im Ganzen	181 850 Thlr.	pro	Jahr	also	18 185 Thlr.
ad a.	= 2	= =	437 540 =	=	=	=	43 754 =
ad b.	= 1	= =	39 917 =	=	=	=	3 992 =
ad b.	= 2	= =	76 017 =	=	=	=	7 601 =
				zusammen	also pro	Jahr	73 532 Thlr.

(nur für den Regierungsbezirk Posen).

Zieht man in Betracht, daß diese sehr erhebliche und schwere Leistung der Hand- und Spanndienste, wie oben erwähnt, zur Zeit nur den bäuerlichen Gemeinden in häufigen Fällen in weiter Entfernung von den eigenen Feldmarken obliegt, für die Folge aber die sämmtlichen Gemeinden, städtische wie ländliche in gleicher Weise die Gutsbezirke die Unterhaltungslast der unchaussirten Wege innerhalb der betreffenden Feldmarken übernehmen sollen, so wird man darüber, daß hierin ein wesentlicher Fortschritt und eine gewiß sehr wünschenswerthe Ausgleichung zu finden ist, nicht zweifelhaft sein können. Die ohnehin nicht erhebliche Baulast des Fiskus fortfallen zu lassen, wird aber auch für die Provinzen Posen um so unbedenklicher sein, als ja die Landstraßen, welche zur Zeit wirklich noch eine über den gewöhnlichen Lokalverkehr hinausgehende Bedeutung haben, nach dem Entwurfe nicht von den Gemeinden, sondern von den Kreisen zur Unterhaltung zu übernehmen sind."

Die Kommission zur Berathung der Vorlage erkannte in ihrer Mehrheit diese Ausführungen als zutreffend an und verwarf die gestellten Abänderungsanträge.[29])

Der Entwurf gelangte nicht zur Durchberathung. Der im Jahre 1876 vorgelegte Entwurf enthielt wiederum im Sinne des früheren die Bestimmung, daß diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten, welche vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes durch spezielle Rechtstitel begründet sind, insoweit in Kraft bleiben sollen, als in den letzteren nicht blos die Wegebaulast nach den allgemeinen Landesgesetzen oder nach den in einem Landestheile bisher allgemein zur Anwendung gekommenen Normen Observanzen ꝛc. anerkannt oder festgestellt ist.

Schon bei der ersten Plenarberathung fand diese Bestimmung lebhaften Widerspruch.[30]) Es wurde darauf hingewiesen, daß der Fiskus in dem einen Regierungsbezirk Merseburg an Landstraßen — abgesehen von der Unterhaltung der Chausseen, die auf die Provinz übergegangen ist — 132 Meilen unterhalte. Diese Verpflichtung, wie die Regierung beabsichtige, mit einem Federstrich auf die Gemeinden zu übertragen und dabei von Ablösungsverpflichtungen in keiner Weise zu reden, sei ein gewissermaßen unerhörtes Vorgehen.

In der Kommission wurde demnächst bei der Generaldiskussion von den grundlegenden Bestimmungen nur die Befreiung des Staats

---

[29]) Drucks. des Abg.H. 1876 Nr. 331 S. 38 u. 39.
[30]) Stenogr. Ber. 1876 S. 61, 62.

von der bisherigen Wegebaupflicht einer Kritik unterzogen.[31]) Es wurde ausgeführt, die Verpflichtungen seien zum großen Theil auf dem Dominialbesitz ruhende Lasten und es sei nicht abzusehen, wie der Fiskus, als Eigenthümer der Domänen und Forsten, dazu komme, derartige Lasten auf die Gemeinden abzuwälzen. Die Aufhebung in der Provinz Posen sei um so unbilliger als die Provinz bezw. die Kreise aus eigenen Mitteln eine Menge Chausseen gebaut und zu diesem Zweck eine so bedeutende Schuldenlast auf sich geladen hätten, daß die Kreiskommunalbeiträge in der Provinz Posen die enorme Höhe von 2 Mark auf den Kopf der Bevölkerung erreichten. In den anderen Provinzen belaufe sich der Durchschnittsbeitrag der Kreiskommunalbeiträge nur auf $0{,}_{80}$ Mark pro Kopf. Bei der Spezialberathung[32]) trat im Laufe der Diskussion der Gedanke in den Vordergrund:

> daß die Durchführung der radikalen Grundsätze der §§ 68 und 69 nicht nur in einzelnen Fällen, sondern generell da, wo es sich um die Leistungen des Fiskus und um Rechte handele, die in Urkunden verbrieft wären, als eine Rechtsverletzung empfunden würde.

Es wurde die Ansicht ausgesprochen, daß der Rechtsgrund der Verpflichtungen des Fiskus in Beziehung auf die Wegebaulast in den meisten Fällen unklar und für den künftig Unterhaltungspflichtigen äußerst schwierig sein werde, nachzuweisen, daß die Verpflichtung des Fiskus auf einem speziellen Rechtstitel beruhe. In den amtlichen Nachweisungen der fiskalischen Bauverpflichtungen sei mit wenigen Ausnahmen als Rechtsgrund der Verpflichtung Observanz oder altes Herkommen bezeichnet. In allen solchen Fällen werde die Verpflichtung des Fiskus fortfallen, sofern nicht eine bestimmte Privatperson oder Korporation sich dem Fiskus gegenüber auf die Verjährung berufen könne.

Die Richtigkeit dieser Ausführungen wurde weder aus der Kommission, noch von dem Vertreter der Staatsregierung bestritten. Die Diskussion umfaßte nun zunächst die Frage:

> ob der Fiskus mit den übrigen bisher Unterhaltungspflichtigen in eine Linie zu stellen, oder bezüglich der fiskalischen Verpflichtungen ein anderer Grundsatz aufzustellen sei.

Die Mehrheit der Kommission neigte der letzteren Auffassung zu.

---

[31]) Drucks. des Abg.-H. 1876 Nr. 152 S. 1–3.

[32]) Drucks. 1876 Nr. 152 S. 28 ff.

Der Staat, so wurde ausgeführt, könne in dieser Beziehung nicht mit demselben Maße gemessen werden, wie der Privatmann oder die Gemeinde. Eine andere Vertheilung der öffentlichen Lasten werde von Einzelnen, die fortan eine größere Last tragen müßten, stets als eine Ungerechtigkeit empfunden werden und diese Auffassung werde sich in stärkerem Maße dann fühlbar machen, wenn der Staat Lasten, welche er bisher auf Grund des Gesetzes oder auf Grund alten Herkommens getragen habe, ohne Entschädigung auf die Gemeinden abwälze. Ein solches Verfahren sei der Würde des Staates nicht angemessen und erschüttere das öffentliche Rechtsbewußtsein.

In Beziehung auf die besonderen Verhältnisse der Provinz Posen wiederholten die derselben angehörigen Mitglieder ihre Ausführungen in der Generaldiskussion. Die Mitglieder aus der Provinz Sachsen führten unter Bezugnahme auf die Motive der vorjährigen Vorlage noch Folgendes an:

Die Verpflichtungen des Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen in den ehemals sächsischen Landestheilen beruhten auf dem Straßenbaumandat vom 28. April 1781. Das Mandat sei keineswegs ein allgemeines sächsisches Landesgesetz, sondern eine für ein bestimmtes Territorium berechnete Lokalverordnung gewesen, die ausdrücklich bezüglich der fiskalischen Verpflichtungen auf die bisherige Observanz verwiesen habe; es müsse daher die von der Königlichen Staatsregierung aus einer Entscheidung des Obertribunals gewonnene abweichende Auffassung als irrig bezeichnet werden. Die Annahme, daß in den betroffenen Landestheilen der Fiskus nur in Folge der von ihm beliebten Gesetzesauslegung auf Grund der Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts zur Unterhaltung der sächsischen Landstraßen herangezogen werde, sei unrichtig, denn zur Zeit der sächsischen Herrschaft habe der Fiskus die qu. Lasten nicht erst auf Grund des Straßenbaumandats, sondern auf Grund der darin sanktionirten Observanz getragen.

Die Entgegnung des Vertreters der Königlichen Staatsregierung läßt sich dahin zusammenfassen:

„Die fiskalischen Wegebauverpflichtungen, welche nach der von den früheren Kommissionen des Abgeordnetenhauses in den Jahren 1865 und 1875 für gerechtfertigt erachteten Absicht der Staatsregierung ohne Gewährung einer besonderen Entschädigung in Wegfall kommen sollen, beziehen sich auf Landstraßen im Sinne des gemeinen Rechts und des Allgemeinen Landrechts.

Eine solche — nicht auf fiskalischem Grundbesitze ruhende — Verpflichtung des Fiskus zur Unterhaltung von Wegen findet sich

in größerem Umfange einmal in den vormals sächsischen Landestheilen, sodann in denjenigen Theilen der Provinz Posen, die früher zu Südpreußen gehört haben, und endlich im Geltungsbereiche des ostpreußischen Provinzialrechts.

Für die vormals sächsischen Landestheile (die sächsischen Erblande, die sogenannten mittelbaren Lande und die Ober- und Niederlausitz) existirt ein gemeinschaftliches Gesetz in dem Mandate, den Straßenbau betreffend, vom 28. April 1781. Dieses Mandat, welches es zunächst ausdrücklich bei der bestehenden Observanz beläßt, legt die Anlage und Hebung der Gräben durchweg den Adjazenten, zum Theil neben der Verpflichtung zur unentgeltlichen Abtretung des Grund und Bodens auf, verpflichtet im Uebrigen zum Bau und zur Unterhaltung der sogenannten Hohen Heer-, Stapel- und Land-, sowie der inneren Kommerzialstraßen mit Ausnahme der im Weichbilde der Städte und innerhalb der Dorfzäune belegenen Strecken die Rentkammer oder diejenigen Vasallen, Stadträthe und Grundbesitzer, welche auf dergleichen Straßen mit dem Geleitsrecht beliehen sind oder ein Wege- und Brückengeld zu erheben haben.

Diese Bestimmungen des Mandats sind in den betreffenden Landestheilen bis auf den heutigen Tag im Wesentlichen unverändert für die Wegebauverhältnisse maßgebend geblieben, wenngleich das Mandat durch Entscheidung des Obertribunals vom 26. Juni 1851 und Plenarbeschluß desselben vom 4. Juli 1853 für ein allgemeines Landesgesetz und somit zu Folge der Einführung des Allgemeinen Landrechts für aufgehoben erklärt ist. An Stelle der Bestimmungen des Sächsischen Rechts diejenigen des Landrechts treten zu lassen, hat man in Erwartung der Emanation der Wegeordnung zur Vermeidung unnützer Verwirrung, und da die Heer-, Stapel-, Land- und Kommerzialstraßen des Mandats mit den Land- und Heerstraßen des Landrechts begrifflich zusammenfallen, unterlassen.

Die fiskalische Wegebauverpflichtung, welche in den Theilen der Provinz Posen, die früher zu Südpreußen gehört haben, existirt, beruht auf den verschiedenen, von den dreißiger Jahren an bis in die neueste Zeit hinein ergangenen Obertribunalsentscheidungen, durch welche nicht allein die früheren, aus der polnischen Zeit herstammenden Konstitutionen für allgemeine Landesgesetze und als solche für aufgehoben erklärt, sondern auch festgestellt ist, daß durch diese früheren polnischen Gesetze ein bestimmtes Prinzip über die Unterhaltung öffentlicher Wege überhaupt nicht ausgesprochen gewesen sei. Nach diesen Obertribunalsentscheidungen, deren erste im

Jahre 1837 ergangen ist, gelten in diesen Landestheilen gegenwärtig die Bestimmungen des Titels 15 Theil II des Allgemeinen Landrechts, die, soweit sie die Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten betreffen, durch das Gesetz vom 27. Juni v. J. eine Modifikation erlitten haben.

Eine fiskalische Wegebauverpflichtung in größerem Umfange existirt endlich, wenngleich in sehr bestrittener Weise, in dem Geltungsbereiche des Ostpreußischen Provinzialrechts von 1801, dessen Zusatz 226 (§§ 1—9) auf die Wegebauverhältnisse sich bezieht. Nach den Vorarbeiten war es die unzweifelhafte Absicht der Gesetzgeber, die Bestimmungen des bis dahin geltenden Wegereglements in dem Königreiche Preußen vom 24. Juni 1764 unverändert beizubehalten. Nach diesem Reglement waren der Regel nach sämmtliche Wege — einschließlich der Landstraßen — von denen zu unterhalten, auf deren Grenzfluren solche belegen; ausnahmsweise sollten auch da, wo dies hergebracht, Dorfschaften zur Unterhaltung der Wege herangezogen werden dürfen, die nicht an den letzteren belegen. Zu Folge eines nachweisbaren Versehens ist nun diese Ausnahmebestimmung in das Provinzialrecht übernommen, die prinzipale Bestimmung dagegen fortgelassen worden. Die dadurch entstandenen Zweifel und Irrungen durch eine Deklaration zu beseitigen, ist wegen des beabsichtigten Erlasses der Wegeordnung unterblieben. Nach der einen, besonders im Anfange nach Emanation des Provinzialrechts festgehaltenen Ansicht regelt sich noch jetzt die prinzipale Wegebauverpflichtung nach dem früheren Wegereglement, nach der andern, durch drei Obertribunalsentscheidungen sanktionirten Ansicht sind jetzt nur die Bestimmungen des Provinzialrechts und ergänzend diejenigen der §§ 11—14 Titel 15 Theil II A.L.R. als maßgebend anzusehen.

Aus diesen kurzen Bemerkungen, die in den ausführlichen Motiven, welche dem vorjährigen Entwurfe beigegeben worden, des Weiteren ausgeführt sind,[33]) dürfte sich ergeben, daß, abgesehen von den sächsischen Landestheilen, die fiskalische Wegebauverpflichtung nicht etwa in Folge spezieller Erwägungen über die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit derselben, sondern in Folge mehr oder minder zufälliger Umstände eingeführt, der Grundsatz von der Verpflichtung des Fiskus auch erst in verhältnißmäßig neuerer Zeit zur Feststellung und Anerkennung gelangt ist und durch eine Wiederaufhebung dieser fiskalischen Wegebaulast nur der frühere Rechtszustand würde wiederhergestellt werden.

---

[33]) S. § 11 d. W.

Mag man aber auch die Verpflichtung des Fiskus formell als begründet ansehen und über die ungleiche Vertheilung der fiskalischen Wegebauverpflichtungen innerhalb der Monarchie, die wiederholt bei den Etatsberathungen im Hause der Abgeordneten zum Gegenstande von Beschwerden gemacht worden, sich hinwegzusetzen geneigt sein, so wird man doch materiell das Fortbestehen dieser fiskalischen Verpflichtungen ebensowenig für gerechtfertigt erachten können, wie die Heranziehung der Steuerzahler der sämmtlichen Provinzen zur Leistung einer Entscheidung für diejenigen Landestheile, die bisher einer unmotivirten Bevorzugung sich zu erfreuen gehabt haben.

Wie nach den Bestimmungen des sächsischen Rechts die Verpflichtung der Rentkammer zur Unterhaltung der Straßen ausdrücklich als ein Korrelat der von demselben erhobenen Geleitsgelder und Wegegelder bezeichnet ist, so ist auch nach dem § 11 Titel 15 Theil II A.L.R. der Genuß der dem Staate von den Landstraßen zukommenden Nutzungen die ausdrückliche Voraussetzung für die Verpflichtung desselben, für die Unterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit auf den Straßen zu sorgen. Abgesehen davon, daß ebenso, wie die früher erhobenen Geleitsgelder und Wegezölle fortgefallen, auch von Nutzungen der Landstraßen nicht mehr die Rede sein kann, kommt aber weiter in Betracht, daß die Straßen, für welche dem Fiskus die Unterlastungslast übertragen worden, durch die in den Verkehrsverhältnissen eingetretenen durchgreifenden Veränderungen, durch die Eisenbahn- und Chausseebauten sowohl für den Staat als solchen ihre frühere Bedeutung als Heer-, Post- und Landstraßen verloren, als auch überhaupt ihre bisherige hervorragende Stellung gegenüber den gewöhnlichen Kommunikationswegen eingebüßt haben. Auf den Bau von Eisenbahnen und Chausseen hat der Staat sehr erhebliche Summen, gegen welche die Unterhaltungskosten der fiskalischen, unchaussirten Wege gar nicht in Betracht kommen, verwandt, ebenso hat er durch die den Kommunalverbänden gewährten Dotationen dieselben in den Stand gesetzt, für den Ausbau der wichtigeren Straßen als Chausseen weiterhin Sorge zu tragen.

Könnte es noch bedenklich erscheinen, daß die ganze Unterhaltungslast bezüglich der bisherigen fiskalischen Landstraßen auf die Gemeinden übergehen soll, so wird ein solches Bedenken durch die Bestimmung des Entwurfs, wonach die Wege, die einem über die lokalen Verbindungen hinausgehenden größeren Verkehre zu dienen bestimmt sind, von den Kreisen zur Unterhaltung zu übernehmen seien, als beseitigt angesehen werden müssen."

Diejenigen Mitglieder der Kommission, welche dieser Auffassung der Königlichen Staatsregierung zustimmten, gaben zwar zu, daß Billigkeitsgründe dazu führen könnten, die fiskalische Wegebaulast nicht ohne Entschädigung in Fortfall zu bringen, sie glaubten aber darauf aufmerksam machen zu müssen, daß, wenn man einmal den sicheren Boden verlasse, welchen die Regierungsvorlage dadurch gewinne, daß sie einen Entschädigungsanspruch nur bei dem Vorhandensein spezieller Rechtstitel gewähre, nicht abzusehen sei, weshalb nicht in jedem Falle die Gemeinden von den bisher Unterhaltungspflichtigen Entschädigung verlangen sollen. Ein solcher Grundsatz werde zu einem System unabsehbarer Abrechnungen führen. Darin sei der Staatsregierung jedenfalls beizutreten, daß die Beibehaltung dieses Grundsatzes zu einer ungerechtfertigten Subvention der verpflichteten Kreise und Gemeinden auf Kosten der Gesammtheit der Steuerzahler des Staates führe, während nach dem Gedanken dieses Gesetzes und des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 die subsidiäre Unterstützung von den Kreisen und den zu diesem Zwecke mit Renten ausgestatteten Provinzen geleistet werden sollte.

Nachdem sich die Mehrheit der Kommission in beiden Lesungen gegen die Beibehaltung der Regierungsvorlage entschieden hatte, fanden die Vorschläge zur Regelung der Ablösungsverpflichtung des Fiskus in folgenden Anträgen Ausdruck:

1. Die dem Staate nach der bestehenden Observanz obliegende Verpflichtung zur Unterhaltung gewisser Landstraßen geht auf die Provinzen über, welche befugt sind, diese Verpflichtung auf kleinere Verbände (Kreise, Gemeinden, Gutsbezirke) gegen Entschädigung zu übertragen.

   Die Provinzen erhalten vom Staat als einmalige Entschädigung diejenige Summe, welche der Staat während der letzten 25 Jahre für die Unterhaltung der betreffenden Wege verwendet hat.

2. Die dem Staat nach der bestehenden Observanz obliegende Verpflichtung zur Unterhaltung gewisser Landstraßen in einigen Theilen der Provinz Posen und Sachsen geht auf diejenigen Gemeinden resp. Kreisverbände über, welchen sie nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes zufällt. Dieselben erhalten vom Staate als einmalige Entschädigung den doppelten Betrag derjenigen Summe, welche der Staat während der letzten 10 Jahre für die Unterhaltung der betreffenden Wege verwendet hat.

Aus einer Verbindung dieser beiden Anträge ging in erster

Lesung ein Zusatz zu § 69 hervor, welcher bei der Mehrheit der Kommission in folgender Fassung Annahme fand:

die dem Staat nach allgemeinen Gesetzen oder bestehender Observanz obliegende Verpflichtung zur Unterstützung gewisser Landstraßen geht auf die betreffenden Provinzen über.

Die Provinzen erhalten vom Staat als einmalige Entschädigung diejenige Summe, welche der Staat während der letzten 25 Jahre für die Unterhaltung der betreffenden Wege verwendet hat.

Die Provinzen sind befugt, die ihnen auferlegte Verpflichtung unter Ueberweisung der empfangenen Entschädigung auf kleinere Verbände (Kreise, Wegebauverbände, Gemeinden, Gutsbezirke) zu übertragen.

Zur näheren Begründung des Antrages, die Entschädigung zunächst den Provinzen und nicht unmittelbar den einzelnen künftig Unterhaltungspflichtigen zu überweisen, wurde ausgeführt:

Es lasse sich zur Zeit gar nicht übersehen, ob die Unterhaltung von Wegen und Kommunikationsanstalten, welche solange dem Staate oblag, den Gemeinden oder Kreisen zufallen werde, einzelne Landstraßen beziehungsweise Brücken dienten einem Verkehr, der offenbar über das Interesse der Kreise hinausgehe und in solchen Fällen werde es zweckmäßig sein, die Unterhaltung der Provinz selbst zu übertragen. Der einfachste Weg zum Ziele sei also, die Provinzialvertretungen darüber entscheiden zu lassen, ob sie die Unterhaltung selbst übernehmen oder gegen Ausantwortung der Entschädigung den kleineren Kommunalverbänden, Kreisen resp. Gemeinden überlassen wollten. Die Höhe der Entschädigungssumme anbelangend, werde der in § 71 in Aussicht genommene 20fache Betrag der durchschnittlichen Unterhaltungskosten bei Ablösung fiskalischer Verpflichtungen nicht ausreichend sein, denn in den Summen, welche in Kapitel 66 Titel 13 des Handelsetats in die Erscheinung treten, sei ebensowenig auf die Remuneration der Baubeamten (Aufsichtskosten) als darauf Rücksicht genommen, daß Materialienpreise und Arbeitslohn noch immer im Steigen wären. Außerdem sei nicht zu übersehen, daß die Staatsregierung den Werth der von ihr zu Brückenbauten aus den Forsten hergegebenen Hölzer nach der Forsttaxe berechne, während die Gemeinden bei Holzankäufen oft das Dreifache der betragenden Lizitationspreise zahlen müßten. Allen diesen Umständen werde durch den höheren vorgeschlagenen längeren Fraktionszeitraum Rechnung getragen.

In der zweiten Lesung wurde gegen diesen Beschluß geltend

gemacht, daß eine große Zahl fiskalischer Verpflichtungen, namentlich solcher, welche aus dem Dominialbesitz herrührten, sich gar nicht auf Landstraßen im Sinne Titel 15 Theil II des A.L.R. bezögen, daß derartige Verpflichtungen von dem Antrage also nicht getroffen würden. Der Antrag gebe den Provinzen eine falsche Direktive, denn sie würden veranlaßt, neben den früheren Staatschausseen unchaussirte Provinzialstraßen zu schaffen, welche in das System dieses Gesetzes nicht paßten und den Gedanken des Dotationsgesetzes, welches die Provinz anweise, den Kreis- und Gemeindewegebau zu unterstützen, zu verlassen. Außerdem erscheine der Grundsatz, nach welchem der Beschluß die Ablösungssumme berechnet wissen wollte, sowohl für den Fiskus, wie für den künftig Unterhaltungspflichtigen bedenklich, je nachdem z. B. in den in Aussicht genommenen 25jährigen Zeitraum die Hauptreparatur einer Brücke oder die Umpflasterung einer Straße falle. Es müsse also für die Berechnung der Ablösungssumme jedenfalls ein anderer Maßstab bestimmt werden.

Ein Mitglied glaubte diesem Gedanken durch folgenden Antrag zu begegnen.

> Soweit bisher nach allgemeinem Gesetz oder bestehender Observanz die Unterhaltung gewisser Landstraßen dem Staate oblag, erhalten diejenigen Verbände (Gemeinden, Gutsbezirke, Wegebauverbände, Kreise), auf welche die Unterhaltungspflicht in Folge des gegenwärtigen Gesetzes übergeht, vom Staate alljährlich den Durchschnittsbetrag derjenigen Summe, welche der Staat während der Jahre 1851 bis 1875 auf die betreffenden Wege verwendet hat.
>
> Streitigkeiten über die Höhe dieser Verwendungen sind im Verwaltungsstreitverfahren zu erledigen.
>
> Der Staat hat das Recht, seine Beiträge durch einmalige Zahlung des 20fachen Betrages derselben abzulösen.

Einige Mitglieder der Kommission waren auch geneigt, diesem Antrage, weil er seine Rechnung auf Durchschnittsbeträge stützt, vor der Fassung der ersten Lesung den Vorzug zu geben. Die Mehrheit der Kommission war indeß der Meinung, daß auch dieser Antrag nicht vollständig zutreffend sei und daß es wesentlich darauf ankomme, ein Prinzip zum Ausdruck zu bringen; eine geeignete Fassung werde erst nach Verständigung der Königlichen Staatsregierung bei der Plenarberathung festgestellt werden können. Aus diesem Grunde wurde der Beschluß der ersten Lesung mit 13 gegen 7 Stimmen aufrecht erhalten und nur mit Rücksicht auf die oben

dagegen erhobenen Einwendungen ein Zusatz angenommen, welcher ausdrücken soll, daß alle fiskalischen Verpflichtungen ohne Unterschied der Ablösung zu unterwerfen sind.

Der in der Session 1877/78 dem Abg.-Hause vorgelegte Entwurf hielt an dem früheren Standpunkt der Staatsregierung fest, und beantragte die Aufhebung der fiskalischen Verpflichtungen in folgender Gesetzesbestimmung:[34])

> Diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf den Wegebau, welche vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes durch privatrechtliche Titel begründet sind, bleiben nur insoweit in Kraft, als in den letzteren die Wegebaulast nicht blos nach den bisherigen allgemeinen oder besonderen gesetzlichen Vorschriften, Ordnungen, Gewohnheitsrechten und Observanzen anerkannt oder festgestellt ist.

In den Motiven[35]) werden die in den früheren Gesetzentwürfen und Berathungen hervorgehobenen Gesichtspunkte wiederholt und außerdem bemerkt, daß, falls es noch bedenklich erscheinen könnte, die ganze Unterhaltungslast bezüglich der bisherigen fiskalischen Landstraßen auf die Gemeinden zu übertragen, ein solches Bedenken durch die Bestimmung des Entwurfs als beseitigt angesehen werden müsse, wonach die Wege, die einem über den lokalen Verkehr hinausgehenden größeren Verkehr zu dienen bestimmt sind, von den Kreisen zur Unterhaltung zu übernehmen seien. Es wird endlich hinzugefügt, daß bei der Umgestaltung des hannoverschen Wegebauwesens im Jahre 1851 derselbe Standpunkt eingenommen und, obwohl es sich dort, was hier keineswegs zutreffe, um den unentgeltlichen Wegfall sehr bedeutender Wegebauverpflichtungen handelte, als berechtigt anerkannt worden sei.

Die Kommission[36]) sprach sich gegen die Beibehaltung der Regierungsvorlage aus. Es wurde die Wiederherstellung des vorjährigen Kommissionsbeschlusses mit der Abänderung beantragt, daß diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf den Wegebau in Kraft bleiben sollten, welche vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes durch spezielle Rechtstitel, sowie durch Gemeinheitstheilungs- und Regulirungsrezesse, in welchen auf die bestehende Observanz Bezug genommen ist, begründet seien.

Da die Ansichten darüber, ob der Staat zur Fortleistung einer Rente oder zur Zahlung einer einmaligen Kapitalsabfindung ver-

---

[34]) Drucks. des Abg.-H. Nr. 14 S. 18 § 77.

[35]) a. a. O. S. 52—55.

[36]) Drucks. Nr. 181 S. 31.

pflichtet werden solle, ebenso auseinandergingen, wie darüber, welcher Zeitraum der Berechnung der Rente respektive des Kapitals zu Grunde zu legen sei, fand in erster Lesung schließlich folgender Vermittelungsvorschlag Annahme:

> Die Provinzen erhalten vom Staat für die Uebernahme und Verwaltung dieser Straßen eine Jahresrente, welche der Summe entspricht, welche der Staat im Durchschnitt der letzten zehn Jahre für die Unterhaltung und Verwaltung der betreffenden Wege aufgewendet hat. Die Jahresrente wird durch königliche Verordnung festgestellt. Die Provinzen sind befugt, die ihnen auferlegte Verpflichtung unter Ueberweisung der entsprechenden Entschädigung auf kleinere Verbände (Kreise, Gemeinden, Gutsbezirke) mit deren Zustimmung zu übertragen.

In zweiter Lesung wurden die vier letzten Absätze des § 77 einer nochmaligen eingehenden Diskussion unterzogen. Dieselbe knüpfte sich hauptsächlich an die wiederaufgenommenen Anträge der Berechnung der vom Staate zu zahlenden Rente, bezw. des an die Stelle derselben tretenden Abfindungs-Kapitals einen längeren als zehnjährigen Zeitraum zu Grunde zu legen. Die Antragsteller machten namentlich darauf aufmerksam, daß es ungewiß sei, wann die Wegeordnung in Kraft treten werde und, daß die Staatsregierung in der Lage sei, zur Verminderung der zu zahlenden Renten in den nächsten Jahren Ausgaben zu vermeiden.

Regierungsseitig wurde dagegen eingewendet, daß es schwierig, wenn nicht unmöglich sein werde, für einen so langen Zeitraum, wie die Antragsteller beabsichtigten, die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der betreffenden Wege genau zu berechnen, und daß diese Schwierigkeit noch dadurch vermehrt werde, daß namentlich im Regierungsbezirk Gumbinnen es überhaupt streitig sei, für welche Wege und Verkehrsanstalten eine Unterhaltungspflicht des Fiskus bestehe. Von der Mehrheit der Kommission wurden die wiederaufgenommenen Anträge erster Lesung zu Absatz 4 der Kommissionsbeschlüsse verworfen, ebenso ein Vermittelungsvorschlag, welcher die Rente nach Maßgabe der Vorschriften im § 37bb an Stelle der Feststellung durch königliche Verordnung festgesetzt wissen wollte. Auch ein Vorschlag, die Rente nicht durch königliche Verordnung, sondern durch Gesetz feststellen zu lassen, fand nicht Annahme. Die Kommissionsbeschlüsse erster Lesung wurden daher auch in zweiter Lesung aufrecht erhalten.

C. Wegebaulast aus besonderen Rechtsgründen.

§ 18.

Wegebaulast auf Grund spezieller Rechtstitel.

1. Titel des öffentlichen und Privatrechts. 2. Separationsrezesse, Verträge. 3. Observanz. 4. Entwürfe einer Wegeordnung.

1. Die Verpflichtung zum Wegebau gehört dem öffentlichen Recht an; sie wird seitens des Vertreters der Staatsgewalt von dem nach öffentlichem Recht verpflichteten Rechtssubjekt gefordert.[1]) Die Wegebaulast kann demgemäß nur aus Gründen des öffentlichen Rechtes entstehen und auf Andere übertragen werden. Titel des öffentlichen Rechts sind namentlich, Gesetz, Observanz und Gemeindeverfassung.[2]) Welcher von mehreren Titeln des öffentlichen Rechts entscheidend ist, bestimmt sich nach allgemeinen Rechtsregeln. Es gilt der Grundsatz, daß die Pflicht des nach allgemeinen Gesetzen Wegebaupflichtigen cessirt, wenn auf Grund einer speziellen Norm des öffentlichen Rechts einem Dritten eine im Verkehrsinteresse erforderliche Leistung auferlegt ist. So cessirt z. B. die Pflicht zur Reinigung von Straßen, deren polizeimäßige Reinigung einem Dritten obliegt,[3]) die Pflicht zur Erhaltung des Unterbaues eines Weges, welcher über die Krone eines Deiches läuft, weil letzterer vom Deichpflichtigen zu unterhalten ist,[4]) die Pflicht zur Unterhaltung einer Buhnenanlage, über welche ein Weg führt, weil die Erhaltung der Buhnen im Schifffahrtsinteresse erforderlich ist,[5]) die Pflicht zur

---

[1]) v. Rönne, Staatsrecht Einleitung § 1 S. 4, v. Brauchitsch Note 164 zu § 55 Zust.G.; Verw.G. Bd. I S. 243.

[2]) S. oben § 13 d. W. S. 204.

[3]) S. oben § 5 S. 69.

[4]) O.V.G. E. Bd. 6 S. 302, vgl. oben § 1 S. 19.

[5]) Erk. d. O.V.G. v. 26. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 314).

Unterhaltung eines Weges, für welchen eine Zollgerechtigkeit verliehen ist.[6])

Titel des Privatrechts sind kein Entstehungsgrund für die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zum Wegebau. Titel des Privatrechts sind namentlich Verträge, gerichtliche Erkenntnisse und die Verjährung. Ebenso wie ein Vertrag, durch welchen ein Steuerpflichtiger einem Dritten die Verpflichtung überträgt, seine Steuern zu bezahlen, nur privatrechtliche Wirkung hat, während der Behörde gegenüber ein solcher Vertrag ohne Bedeutung ist,[7]) kann auch der Wegebaupflichtige seine Verpflichtung zur Unterhaltung von Wegen mit öffentlich-rechtlicher Wirkung nicht einseitig einem Dritten, z. B. dem Pächter, übertragen.[8])

Weder durch Verjährung[9]) noch durch gerichtliche Erkenntnisse kann die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zum Wegebau abgeändert werden, doch kann ein gerichtliches Erkenntniß insofern öffentlich-rechtliche Wirkung haben, wenn durch dasselbe ein öffentlich-rechtlicher Titel, z. B. eine Observanz nachgewiesen wird.

Es folgt ferner weder aus der Anlegung eines öffentlichen Weges noch aus dem Eigenthum an dem Wegekörper und seinem Zubehör die Verpflichtung zur Unterhaltung nach öffentlichem Recht.[10]) Ebensowenig aus dem Umstande, daß Jemand einen Weg genützt hat; die Vorschrift des § 11 I 21 A. L. R.:

> Wer den Gebrauch oder die Nutzung einer Sache hat, muß diejenigen Kosten und Lasten tragen, ohne welche er der daraus zu ziehenden Vortheile nicht genußbar werden kann,

gehört dem Gebiet des Privatrechts an.[11])

Endlich sind auch Polizei-Verordnungen keine Rechtsquelle für das materielle Recht. Wenn auch durch Polizei-Verordnungen der Umfang der Wegebaulast näher bestimmt und geregelt werden[12]) oder das Bestehen einer lokalen Rechtsnorm bezeugt werden

---

[6]) S. unten § 19 d. W.

[7]) Vgl. Wohlers, Verfassung der Verwaltungsgerichte S. 8 Nr. 3.

[8]) Motive zum Entwurf einer Wegeordnung von 1865 § 61 S. 113, M. R. v. 28. Dez. 1869 bei Jäkel, Wegegesetzgebung in Schlesien S. 74, Erk. d. R.G. v. 7. Juli 1881 in Hartmanns Zeitschr. f. preuß. Recht Bd. 2 S. 213.

[9]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 72 u. 218.

[10]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 236, Bd. 6 S. 300, Bd. 13 S. 288, Bd. 15 S. 282, Erk. d. O.V.G. v. 6. Jan. 1886 in Preuß. Verw.Bl. 1885/86 S. 158, vgl. oben § 1 Nr. 2 Note 16, § 8 Nr. 2 d. W. S. 81.

[11]) O.V.G. E. Bd. 15 S. 283.

[12]) S. oben § 3 Nr. 11 S. 59.

kann,[13]) so können doch durch Polizei-Verordnung allgemeine gesetzliche, provinzielle oder ortsstatutarische Bestimmungen über die Person des Wegebaupflichtigen nicht abgeändert werden.[14])

Die vorstehend entwickelten Grundsätze schließen nicht aus, daß auch auf dem Gebiete des Wegerechts Titel des Privatrechts in vollem Umfange rechtliche Wirkung haben.[15]) Sie können jedoch nur im Rechtswege, aber nicht im Verwaltungsstreitverfahren zur Geltung gebracht werden.

Hieraus folgt z. B., daß, wenn ein bisheriger Privatweg in einen öffentlichen Weg umgewandelt wird, derjenige, welcher auf Grund eines Titels des Privatrechts zur Unterhaltung des Privatweges verpflichtet war, nicht auch aus diesem Titel zur Unterhaltung des öffentlichen Weges verpflichtet werden kann.[16])

2. Separationsrezesse, Urbarien und Abgaben-Vertheilungspläne haben, insoweit sie über die Verpflichtungen der einzelnen Gemeindemitglieder disponiren und so die Gemeindeverfassung festsetzen, öffentlich-rechtliche Wirkung.[17])

Bestätigte Rezesse haben ferner die Wirkung einer gerichtlichen Urkunde,[18]) es kann gegen Urbarien, gegen bestätigte Ablösungs- und Separationsrezesse der Einwand, daß der Inhalt nicht bekannt sei, nicht erhoben werden, und ihre Wirkung erstreckt sich gegen jeden Besitznachfolger der betheiligten Grundstücke, auch ohne daß eine Eintragung im Grundbuche erfolgt ist.[19]) Gleichwohl haben sie rechtlich den Charakter von Verträgen und können privatrechtliche Vereinbarungen erhalten.

---

[13]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 206, Erk. d. O.V.G. v. 15. Okt. 1887 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 474.

[14]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 355, Bd. 12 S. 171, vgl. oben S. 70. Ein Beispiel einer unhaltbaren Pol.V. s. in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 12 S. 310.

[15]) Vgl. § 11 des Hohenzollernschen G. v. 5. Jan. 1878 (G.S. S. 5).

[16]) Erk. d. O.V.G. v. 17. März 1888 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 261).

[17]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 146, Bd. 4 S. 109, Bd. 7 S. 137, 186, Bd. 10 S. 101, Striethorst, Archiv Bd. 28 S. 143, Erk. d. R.G. v. 16. Dez. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 235), v. Brauchitsch, Verw G. Bd. 3 S. 113.

[18]) § 169 V. v. 20. Juni 1817, Glatzel u. Sternberg, das Verfahren in Auseinandersetzungssachen, Berlin 1880, § 169 S. 170.

[19]) §§ 137, 141—143 II 7 A.L.R., Kab.O. v. 18. Dez. 1841 (G.S. 1842 S. 17), O.T. E. v. 23. Dez. 1844 (Präj. Nr. 1517), Präj.Samml. Bd. 1 S. 84, O.T. E. v. 23. Aug. 1849 u. 19. Mai 1865 (E. Bd. 18 S. 406 u. 414, Bd. 54 S. 425), Grundb.O. v. 5. Mai 1872 § 11, Achilles, Kommentar Note 49.

Eine öffentlich-rechtliche Wirkung erlangen sie, insofern sie öffentlich-rechtliche Verhältnisse regeln, also beispielsweise festsetzen, daß ein Gut die Spanndienste und eine Gemeinde die Handdienste zum Wegebau zu leisten habe, durch die Bestätigung der Auseinandersetzungsbehörden.[20]) Ebenso sind auch Erbpachtverträge als Titel des öffentlichen Rechts anzuerkennen, wenn sie unter staatlicher Autorität zu Stande gekommen sind und den Organen, welche die Festsetzungen mit landesherrlicher Genehmigung trafen, auch die Wahrnehmung der polizeilichen Interessen oblag.[21])

Zur Gültigkeit solcher Rezesse ꝛc. ist aber ferner erforderlich, daß die Abänderung der gesetzlichen Wegebaulast durch Provinzialgesetze zugelassen ist.[22]) So sind rezessualische von dem provinziellen Wegerecht abweichende Festsetzungen der Wegebaulast öffentlich-rechtlich gültig in Westpreußen,[23]) Pommern,[24]) in der Neumark,[25]) in Schlesien,[26]) im Regierungsbezirk Kassel,[27]) in der Provinz Posen, in letzterer Provinz aus dem Grunde, weil das materielle Wegerecht eine Bestimmung, wer zum Wegebau verpflichtet ist, überhaupt nicht enthält.[28]) Ungültig dagegen ist eine rezessualische Abänderung der landrechtlichen Bestimmungen über die Leistung von Hand- und Spanndiensten, da eine Abänderung der §§ 13, 14 u 15 A.L.R. im Gesetz nicht vorgesehen ist.[29])

Auch private Vereinbarungen der Interessenten erlangen öffentlich-rechtliche Wirkung, sofern das provinzielle Wegerecht Verträge als gültige Titel der Wegebaulast zuläßt. Solche Vereinbarungen bedürfen aber der Zustimmung der zuständigen Polizeibehörden und sofern es sich um die Aenderung des Rechtszustandes einer Kommune handelt, auch der Zustimmung der Kommunalaufsichtsbehörde, soweit

---

[20]) O.V.G. E. Bd. 4 S. 109 ff., Bd. 7 S. 186 ff. u. 190 ff., Bd. 13 S. 260 ff., Bd. 14 S. 242 ff., Erk. d. O.V.G. v. 2. Juni 1888 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 381).

[21]) Erk. d. O.V.G. v. 8. Okt. 1887 (a. a. O. Jahrg. 9 S. 61).

[22]) Vgl. Kommiss.Ber. d. Abg.H. zum Entw. einer W.O. v. 1865, Druckf. Nr. 196 S. 8.

[23]) W.Regl. v. 4. Mai 1796 § 5, Erk. d. O.V.G. v. 8. Okt. 1887 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 61).

[24]) W.Regl. v. 25. Juni 1752 § 9, O.T. E. Bd. 69 S. 193, O.V.G. E. Bd. 9 S. 80.

[25]) O.V.G. E. Bd. 13 S. 289.

[26]) Regl. v. 11. Jan. 1767 § 7.

[27]) § 1 G. v. 16. März 1879 (G.S. S. 225), Druckf. d. H.H. 1879 Nr. 100 S. 5.

[28]) S. oben § 11 Nr. 4 d. W. S. 118.

[29]) M.R. v. 2. Dez. 1871 (M.Bl. 1872 S. 8).

nicht auf speziellen Gebieten der Verwaltung die Gesetzgebung die Zuständigkeit besonderer Behörden zur Begründung öffentlich-rechtlicher Verhältnisse, wie z. B. der Auseinandersetzungs- und Eisenbahnaufsichtsbehörden, vorsieht.[30])

3. Das A.L.R. enthält keine Definition des Begriffs der Observanz. Theorie und Praxis sind jedoch darin einig, daß unter Observanz das partikuläre Gewohnheitsrecht einer gewissen Gemeinheit, einer bestimmten Klasse oder eines Inbegriffs von Personen verstanden wird. Sie setzt stets voraus die Theilnahme an einem bestimmten Verbande, für welchen sie gilt, bezieht sich nur auf die aus solchem hervorgegangenen Rechte und Pflichten, ist aber unter solcher Bedingung selbst im Kreise ganz lokaler Verhältnisse Entstehungsgrund von Rechtsverbindlichkeiten.[31]) Das Ober-Tribunal hat die Bildung einer Observanz für zulässig erkannt bei Kirchenbaulasten in dem Verhältnisse zwischen Eingepfarrten und Patron, sowie zwischen mehreren Patronen untereinander,[32]) in einem Streit zwischen der politischen und der Kirchengemeinde,[33]) bezüglich der Unterhaltung von Scheidezäunen zwischen Nachbarn,[34]) bezüglich der Zahlung eines Fährgeldes zwischen der Gutsherrschaft und den Einwohnern eines Dorfs,[35]) bezüglich der Raine und Pflugrechte zwischen benachbarten Grundstücken.[36])

Es kann hier unerörtert bleiben, für welche Interessengemeinschaften die Observanz als gültige Rechtsquelle zu erachten ist; bezüglich der Wegebaulast findet sie unzweifelhaft Anwendung sowohl innerhalb der Gemeinden, wie in dem Verhältnisse zur Gutsherrschaft,[37]) aber nicht zwischen anderen Rechtssubjekten.[38]) In Bezug

---

30) Erk. d. O.V.G. v. 16. März 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 303), vom 8. Sept. 1888 (a. a. O. IX S. 472), v. 21. Dez. 1887 (a. a. O. X S. 49) und v. 27. Okt. 1888 (a. a. O. X S. 131).

31) Savigny, System Bd. 1 S. 98, Koch, schles. Archiv Bd. 4 S. 295, O.T. E. Bd. 12 S. 78, Bd. 51 S. 67, Bd. 65 S. 199, Striethorst Archiv Bd. 8 S. 354, Bd. 12 S. 128, Bd. 27 S. 71, Bd. 41 S. 134, Bd. 61 S. 140, O.V.G. E. Bd. 7 S. 152, Bd. 9 S. 69, Bd. 12 S. 275, Bd. 13 S. 296, E. d. R.G. Bd. 12 S. 292.

32) S. d. vor. Anm.

33) E. Bd. 61 S. 227.

34) Striethorst Bd. 44 S. 132, O.T. E. Bd. 46 S. 79, Bd. 58 S. 45.

35) Striethorst Bd. 8 S. 36, O.T. E. Bd. 24 S. 211.

36) O.T. E. Bd. 51 S. 63.

37) Striethorst, Archiv Bd. 12 S. 128, Bd. 56 S. 365, O.V.G. E. Bd. 16 S. 292, R.G. E. Bd. 11 S. 212, Erk. d R.G. E. v. 14. Okt. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 121).

38) O.T. E. Bd. 49 S. 63.

auf den Wegebau besteht zwischen der Gutsherrschaft und dem bäuerlichen Besitz die engste Interessengemeinschaft. Es beruht dies auf der geschichtlichen Entwickelung der bezüglichen Rechtsverhältnisse. Bis zur Umwandlung der bäuerlichen Besitzrechte in freies Eigenthum durch die Landeskulturgesetzgebung zu Anfang dieses Jahrhunderts bestanden feste Grenzen zwischen dem Gemeinde- und Dominialbezirke überhaupt nicht.[39]) Dem Staate in der Ausübung der Polizeihoheit standen als die ihm zunächst Verpflichteten die für die obrigkeitliche Verwaltung verantwortlichen corpora, die Magistrate, Dominien, Domänenämter, vorbehaltlich der Untervertheilung jure collectandi gegenüber. Die Dienste und Leistungen der Unterthanen, über welche die Herrschaft verfügte, waren in gleicher Weise im Dominial- wie im Gemeindebezirk verwendbar.[40]) Die Vertheilung regelte sich meist durch Vertrag oder Herkommen.[41]) Diese Gemeinschaft thatsächlicher und rechtlicher Verhältnisse war die Grundlage mannigfacher Observanzen.[42])

Vielfach ist die Wegebaulast observanzmäßig in der Weise zwischen Gutsherrschaft und Gemeinde vertheilt, daß der Gutsherr die Materialien zum Brücken- und Wegebau herzugeben, die Gemeinde dagegen die Arbeiten auszuführen hat,[43]) oder auch in der Weise, daß der Gutsherr die Wegebaulast im Gutsbezirke allein zu tragen und die Gemeinde durch Materialienleistungen zu unterstützen hat.[44])

Zum Nachweis für die Entstehung einer Observanz ist erforderlich: eine in der Vornahme mehrerer während eines längeren

---

39) O.V.G. E. Bd. 12 S. 260, 276.

40) Vgl. Kommiss.Ber. des Abg.H. zum Entw. einer W.O. v. 1865, Drucks. Nr. 196 S. 6.

41) O.V.G. E. Bd. 12 S. 258.

42) §§ 87, 313, 323, 364, 404, 419 II 17 A.L.R.

43) Namentlich in der Mark Brandenburg, im Großherzogthum Posen, in den Lausitzen, in Schlesien, besonders in Oberschlesien, Kommiss.Ber. d. Abg.H. v. 1865, Drucks. Nr. 196 S. 7. Das Revisionskollegium hat angenommen, daß aus einer solchen Observanz keine Entbindung der Dominien als Grundbesitzer von der allgemeinen gesetzlich ausgesprochenen Wegebaulast folgt, und hat deshalb Anträge von Gutsherrn, wie des Fiskus auf Ablösung des zur Unterhaltung von Brücken auf öffentlichen Straßen erforderlichen Bauholzes, ohne den Nachweis, daß dabei eine auf speziellem Rechtstitel beruhende Reallast oder Servitut zu Grunde liege, zurückgewiesen. Zeitschr. f. d. Landeskultur-Gesetz Bd. V S. 208, Bd. XIII S. 256, Bd. XIV S. 111.

44) Vgl. O.V.G. E. Bd. 2 S. 255.

Zeitraums gleichmäßig wiederholter Handlungen bestehende Uebung und die Ueberzeugung ihrer rechtlichen Nothwendigkeit.[45])

Ob unter den vorstehend dargestellten Voraussetzungen eine Observanz als gültige Rechtsquelle anzusehen ist, bestimmt sich nach den geltenden Provinzialgesetzen.

Nach dem Publikationspatent § 7 und den §§ 3, 4, 60, 85 der Einleitung zum A.L.R. sollen Gewohnheitsrechte und Observanzen nur dann gesetzliche Kraft haben, wenn sie dem Provinzialrecht einverleibt werden. Der gemeinrechtliche Rechtssatz, wonach ältere Gesetze durch jüngere Gewohnheiten aufgehoben werden können,[46]) gilt nicht in gleicher Weise für das Gebiet des Preußischen Allgemeinen Landrechts.[47]) Ein dem A.L.R. entgegenstehendes Gewohnheitsrecht hat sich demnach nach Publikation des A.L.R. nicht mehr bilden können.[48]) Insofern aber die Observanz etwas bestimmt, was die Gesetze unentschieden gelassen haben, soll die Observanz bis zum Erlaß einer gesetzlichen Bestimmung wirksam sein; da die Provinzialgesetze, außer in den Provinzen Ost- und Westpreußen, nicht kodifizirt sind, so haben die zur Zeit der Publikation des A.L.R. vorhandenen Observanzen ihre rechtliche Wirkung bis heute behalten. Ebenso können sich neue Observanzen bilden in den Fällen, wo das A.L.R. ausdrücklich auf Gewohnheit und Observanz verweist und eine provinzialrechtliche Bestimmung nicht entgegensteht,[49]) oder wo es sich um Abänderung oder Aufhebung eines durch die Autonomie korporativer Verbände geschaffenen Ortsstatutarrechts handelt.[50])

In den Provinzen Ost- und Westpreußen gelten Observanzen nur, sofern die beiden Provinzialgesetzbücher dies ausdrücklich ge-

---

[45]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 158, Bd. 7 S. 152, Bd. 9 S. 64, Bd. 12 S. 252, Bd. 13 S. 296, Bd. 15 S. 229, Bd. 16 S. 295, Striethorst, Archiv Bd. 56 S. 167, R.G. E. Bd. 12 S. 292 (keine gültige Observanz, im Falle eines Irrthums über das geltende Recht), Erk. d. O.V.G. v. 29. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. Bd. X S. 225).

[46]) Windscheid, Lehrb. des Pandektenrechts 6. Aufl. Berlin 1887 § 18 Bd. I S. 51, Dernburg, Pandekten § 28 Bd. 1 S. 61, Koch, Preuß. Privatrecht 3. Aufl. § 28 Bd. I S. 112, Stobbe Handbuch des deutschen Privatrechts § 23 Bd. 1 S. 135.

[47]) Förster-Eccius, Preuß. Privatrechts 5. Aufl. Berlin 1887 § 16 Bd. 1 S. 79, Dernburg, Preuß. Privatrecht 3. Aufl. § 21 Bd. 1 S. 40.

[48]) Präjudiz v. 26. April 1839 Nr. 678 (Präjud.Samml. Bd. 1 S. 6), E. d. O.V.G. Bd. 1 S. 228, Striethorst, Archiv Bd. 97 S. 399.

[49]) Förster a. a. O., Striethorst, Archiv Bd. 10 S. 334, Bd. 27 S. 71, E. d. O.T. Bd. 43 S. 9, Striethorst, Archiv Bd. 41 S. 135, E. d. O.V.G. Bd. 1 S. 232, Bd. 6 S. 218.

[50]) E. d. O.V.G. Bd. 13 S. 295.

statten oder etwas unentschieden lassen und eine Observanz zur Ergänzung der Lücke nachweisbar ist.[51])

Die Regelung der Wegebaulast durch Observanz ist dagegen allgemein zulässig in der Kur- und Neumark,[52]) in den vormals sächsischen Landestheilen,[53]) im Fürstenthum Münster,[54]) in Schlesien,[55]) in Pommern.[56])

Das Bestehen einer Observanz ist auch in der Revisionsinstanz frei zu prüfen, da es sich um das Bestehen einer objektiven Rechtsnorm handelt. Es kommt daher in dieser Beziehung zur Begründung der Revision auf den Nachweis einer Rechtsverletzung oder eines Verstoßes gegen wesentliche Prozeßvorschriften nicht an.[57])

Aus dem Charakter der Observanz als einer objektiven Rechtsnorm folgt ferner, daß dasjenige, was einmal als Observanz für eine Straße gilt, auch für die derselben hinzugekommenen neuen Theile von selbst Anwendung findet. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß sich für einzelne Wegestrecken besondere Observanzen bilden können.[58])

4. Die Entwürfe einer Wegeordnung haben sich bemüht, klare Rechtsverhältnisse zu schaffen. Die Schädigung wohlerworbener Rechte, welche als Folge jener Entwürfe befürchtet wurde, darf als einer der hauptsächlichsten Gründe bezeichnet werden, die das Zustandekommen einer Wegeordnung bisher verhindert haben.

Der Entwurf von 1865[59]) verordnete, daß diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf den Wegebau, welche vor Publikation des Gesetzes durch spezielle Rechtstitel begründet sind,

---

[51]) Förster a. a. O., Erk. d. O.V.G. v. 29. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 225).

[52]) Edikt v. 18. April 1792, Rabe Bd. 2 S. 299, O.V.G. E. Bd. 10 S. 221, Bd. 13 S. 293, Bd. 16 S. 297.

[53]) § 3 des Patents v. 15. Nov. 1816 (G.S. 1820 S. 108), O.T. E. Bd. 54 S. 425, Striethorst, Archiv Bd. 59 S. 183.

[54]) Striethorst, Archiv Bd. 59 S. 243.

[55]) § 7 W.Regl. v. 11. Jan. 1767, Striethorst, Archiv Bd. 11 S. 246, O.V.G. E. Bd. 9 S. 76, Bd. 12 S. 262, Bd. 14 S. 294, Bd. 16 S. 293, Erk. d. O.V.G. v. 9. Nov. 1887 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 100), contra O.T. E. Bd. 56 S. 365.

[56]) Erk. d. O.V.G. v. 27. Mai 1885 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 6 Nr. 46, O.V.G. E. Bd. 12 S. 277, Bd. 9 S. 80. Dagegen wird die Bildung einer dem Pommerschen Wegereglement widersprechenden Observanz von dem R.G. in der E. v. 20. Febr. 1882 (Juristische Wochenschrift Bd. 11 S. 107) für unzulässig erachtet.

[57]) O.V.G. E. Bd. 16 S. 292.

[58]) O.V.G. E. Bd. 16 S. 297.

[59]) Drucks. d. H.H. Nr. 11 § 61—63 S. 69.

insoweit in Kraft bleiben, als in den letzteren nicht blos die Wegebaulast nach den allgemeinen Landesgesetzen oder nach den in einem Landestheile bisher allgemein zur Anwendung gekommenen Normen, Observanzen ꝛc. anerkannt oder festgestellt ist. Es wurde ferner die Ablösung der auf speziellen Rechtstiteln beruhenden Verpflichtungen und die Uebertragung der durch Gesetz begründeten Wegebaulast im Wege des Uebereinkommens auf andere Verpflichtete für zulässig erklärt, dagegen bestimmt, daß die Wegepolizeibehörde zur Berücksichtigung der von den Bestimmungen dieses Gesetzes abweichenden Festsetzungen nicht verpflichtet, vielmehr nach ihrer Wahl die gesetzlichen oder die anderweit begründeten Verpflichtungen in Vollzug zu setzen berechtigt sei.

In den Motiven und der Kommissionsberathung wurden die Bestimmungen mit dem Hinweis gerechtfertigt, daß die durch speziellen Rechtstitel im Sinne des § 61 begründeten Rechtsverhältnisse wohlerworbenes, ohne dringendstes Bedürfniß und ohne ansprechende Entschädigung nicht aufzuhebendes Recht bilden. Dieselben seien daher nicht aufzuheben, und ebenso sei kein Grund vorhanden, die Begründung neuer, unter den Parteien gültiger Rechtsverhältnisse zu untersagen. Andererseits habe die Unsicherheit der materiellen Bestimmungen über die Baupflicht vielfach zu einem Rechtswirrwarr, und gerade die Willkür, mit welcher die gesetzlichen Wegebauverpflichtungen geändert werden konnten, vielfach zu dem Uebelstande geführt, daß die Wegebaulast an Einzelne gelangte, deren Kräfte offenbar zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten nicht ausreichten. Es könne daher der Autonomie des Einzelnen nicht überlassen werden, das durch die gegenwärtige Ordnung herzustellende richtige Verhältniß durch einseitige Geschäfte geradezu und in einer für die Behörden bindenden Weise wieder aufzuheben.

Seien die Verpflichtungen aus speziellen Rechtstiteln nicht liquide oder seien die hiernach Verpflichteten nicht leistungsfähig, so werde auf die gesetzliche Regel zurückgegangen werden müssen. Welche Rechtstitel als spezielle zu bezeichnen, richte sich nach allgemeinen Rechtsregeln, dagegen sei auszusprechen, daß unter denselben nicht die blos auf Gesetzen beruhenden verstanden werden könnten. Bei vorliegenden Judikaten und Auseinandersetzungsrezessen über gutsherrlich-bäuerliche Regulirungen und über Separationen, in welchen letzteren mehr oder weniger detaillirten Bestimmungen wegen Uebertragung der Wegebaulast vorkämen, sei es meist offenbar, daß dergleichen Urkunden auf einem behaupteten Herkommen oder Gewohnheitsrechte des Orts, der Gegend oder der Provinz beruhten

und keinen anderen Zweck gehabt hätten, als dergleichen Rechte durch schriftliche Urkunden festzustellen. Die Regierung wolle nicht, daß diejenigen besser gestellt würden, die zufällig eine auf allgemeine gesetzliche Bestimmungen oder Observanzen begründete Urkunde haben, als Andere, und müsse verlangen, daß kein Unterschied zwischen solchen observanzmäßigen Urkunden und den Observanzen an und für sich gemacht werde.[60])

In der Kommission[61]) wurde das Prinzip der Vorlage, wonach sämtliche auf Observanz, Herkommen und Gewohnheitsrecht beruhenden Wegebaulasten ohne Weiteres aufgehoben werden und auf die Gemeinde übergehen, sogar spezielle Rechtstitel, als Verträge, rechtskräftige Erkenntnisse, unter Umständen ihre Gültigkeit verlieren sollten, einstimmig verworfen, da dies als schneidender Eingriff in bestehende Rechte angesehen wurde, zu welchem kein Bedürfniß vorliege. Man war der Ansicht, daß von einem Rechtswirrwarr nach Aufhebung der alten Wegeordnungen nicht mehr die Rede sein würde, und daß dem öffentlichen Interesse — und zwar ohne Rechtsverletzung — genügt sei, wenn eine Bestimmung in das Gesetz aufgenommen würde, welche die Behörde berechtigte, für den Fall, daß die Observanz streitig sei, sich an die Gemeinde zu halten, vorbehaltlich des Regresses dieser an den wirklich Verpflichteten. Was die Ableitung von Rechten aus Rezessen betreffe, so würde es sehr hart sein, diese künftig nicht gelten zu lassen. Receßmäßig begründete Rechte seien keineswegs blos auf Observanzen gestützt; in den Rezessen seien verschiedene Leistungen gegenseitig zur Ausgleichung gebracht.

Aus diesen Gründen beschloß die Kommission, daß die Wegebaulast den Gemeinden nur insoweit obliegen solle, als nicht spezielle Rechtstitel, z. B. Verjäherung, rechtmäßige Erkenntnisse, Verträge, Rezesse und Statuten, zunächst zur Anwendung kommen.

Die Bestimmung des Entwurfs, daß die Wegepolizeibehörde nach ihrer Wahl sich an den gesetzlich oder anderweit Verpflichteten halten könne, wurde von der Kommission ebensowenig acceptirt; dieselbe beschränkte vielmehr die Befugniß der Verwaltung, die Gemeinde anstatt eines Dritten in Anspruch zu nehmen, ausdrücklich auf den Fall, wo der Dritte die Baulast bestreitet, schloß also den Fall aus, wo einem Dritten unbestritten die Baulast obliegt, von der Verwaltung aber vielleicht dessen Leistungsfähigkeit bezweifelt

60) Drucks. d. H.H. 1865 Nr. 11, Kommiss.Ber. zu § 61 S. 133.
61) A. a. O. S. 114, 117, 118.

wird, und zwar mit Rücksicht darauf, daß die von der Regierung vorgeschlagene Bestimmung den Gemeinden unübersehbare Lasten und Rechtsstreite zuweisen würde, und es billig sei, zunächst die Leistungsfähigkeit des Verpflichteten zu erschöpfen und nur erst das eventuelle Mehrbedürfniß von der Gemeinde zu fordern.[62])

Endlich wurde die künftige Uebertragung der Wegebaulast im Wege des Uebereinkommens auf andere Verpflichtete von der Kommission für zulässig erklärt und zugleich bestimmt, daß die Wegepolizeibehörde zur Berücksichtigung der von den Bestimmungen des Gesetzes abweichenden Festsetzungen nicht verpflichtet, vielmehr nach ihrer Wahl die gesetzlichen oder die anderweit begründeten Verpflichtungen in Vollzug zu setzen berechtigt sei.[63])

Im Plenum des Herrenhauses haben die vorgeschlagenen Bestimmungen und die Frage der Aufrechterhaltung der speziellen Rechtstitel wegen ihrer eingreifenden Bedeutung zu den eingehendsten Erörterungen[64]) geführt. Der Vorschlag der Regierung wurde mit der Ausführung bekämpft, daß nach demselben diejenigen Rechtstitel, die vor Publikation des Gesetzes bestehen, erst noch geprüft werden könnten, ob sie sich auf allgemeine Landesverfassung begründen, und wenn dies der Fall, dann nicht mehr gelten sollten. Hiernach könne also die Regierung prüfen, ob ergangene Judikate noch gültig seien, und wenn sie nicht gültig, auf die Gemeinden zurückgehen, wodurch dem Gesetz rückwirkende Kraft beigelegt werde.[65]) Aus den Rezessen sei nicht zu erkennen, ob die Betheiligten sich gegenseitig die Rechte eingeräumt auf Grund eines Provinzialgesetzes oder auf Grund einer Ortsverfassung oder eines Judikats. Die Prüfung, ob der Rezeß auf allgemeinem oder Provinzialgesetz beruhe oder nicht, sei nicht anzustellen, und wenn dies möglich wäre, so würde es auf das höchste bedenklich sein, die Leute von den Verpflichtungen zu entbinden, die sie gegeneinander freiwillig und im Vertragswege übernommen hätten. Spezielle Rechtstitel begründeten ein Eigenthum, an dem sich die Gesetzgebung nicht vergreifen könne.[66])

Abgesehen von diesen gegen die Vorlage hervorgehobenen Bedenken und abgesehen von den Gründen, die gegen die Aufhebung der fiskalischen Verpflichtungen in Posen und Sachsen geltend ge=

---

62) A. a. O. S. 134.
63) A. a. O. S. 135, 145.
64) Stenogr. Ber. d. H.H. 1865 S. 63, 69, 70, 75—83, 87—105.
65) A. a. O. S. 89.
66) A. a. O. S. 82.

macht wurden,[67]) war auch die Frage streitig, ob die Observanzen überhaupt aufrecht zu erhalten seien oder nicht. Auf der einen Seite wurde geltend gemacht, daß nach den bestehenden Observanzen der Rechtszustand ein beispiellos unsicherer sei,[68]) daß, wenn man die partikularen Wegeordnungen aufhebe, es auch in der Konsequenz liege, diejenigen Rechtsnormen zu beseitigen, welche sich neben den Wegeordnungen ausgebildet haben,[69]) und daß man keine Besserung der Wege erreichen könne, wenn jedesmal ermittelt werden solle, ob durch Observanz festzustellen ist, daß früher Jemand eine Verpflichtung zur Instandhaltung der Wege gehabt hat, oder daß Jemand eine Reihe von Jahren diese Wege gebessert hat.[70]) Auf der andern Seite wurde angeführt, daß die Rechtsbildung durch Observanz die gesündeste und beste sei, da sich hierbei das bestehende Recht dem speziellen thatsächlichen Bedürfniß in jedem einzelnen Falle anschließe. In den meisten Fällen finde das Verhältniß statt, daß das Dominium und die Gemeinde die Wegebaulast für Kommunal- und Gemeindewege gemeinschaftlich tragen, und daß die Gemeinde die Handdienste leiste und die Dominien, wenn keine gespannhaltenden Bauern da sind, die sämmtlichen Fuhren. Sind gespannhaltende Bauern da, so sei es Gebrauch, daß entweder diese allein oder mit dem Dominium die Fuhren leisten, sowie, daß das Dominium das Material, insofern es dasselbe besitzt, giebt und die etwaigen Handwerkskosten nach Verhältniß trägt. In den meisten Fällen befinde man sich wohl bei diesem Verhältniß. Durch die Aufhebung würde man neue Verpflichtungen auferlegen, welche das bisherige Verhältniß und die gewohnten Leistungen verletzen.[71])

Schließlich wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

§ 1. Wenn die Baulast weder mit einem Hebungsrecht verbunden (§ 4), noch auf Kreise übergegangen ist, auch nicht die in § 59 aufrecht erhaltenen speziellen Rechtstitel, z. B. der Verjährung, der rechtskräftigen Erkenntnisse, der Verträge, Rezesse und Statuten, zunächst zur Anwendung kommen, liegt dieselbe den Gemeinden ob.

Selbstständige Gutsbezirke (Domänen, Forsten) werden Gemeinden überall gleich geachtet.

§ 59. Das gegenwärtige Gesetz tritt von dem 1. Mai 1866 ab an die Stelle aller bisher bestandenen allgemeinen

---

67) § 17 d. W. S. 258 ff.
68) Stenogr. Ber. a. a. O. S. 66.
69) A. a. O. S. 69.
70) A. a. O. S. 80.
71) A. a. O. S. 76, 81.

gesetzlichen Vorschriften, sowie aller in einzelnen Landestheilen zur Anwendung gekommenen besonderen Gesetze, Ordnungen, Gewohnheitsrechte und Observanzen in Beziehung auf die Verbindlichkeit zur Anlegung und Unterhaltung und auf die Beschaffenheit der öffentlichen Wege. Die speziellen Rechtstitel bleiben in Kraft und derogiren den Vorschriften dieses Gesetzes.

§ 61a. Wird darüber gestritten, ob die Wegebaulast durch spezielle Rechtstitel begründet wird, und kann das in dieser Art begründete Recht nicht sofort klargelegt werden, so steht es der Wegepolizeibehörde zu, darüber zu bestimmen, wer den Bau oder die Besserung mit Vorbehalt der Regreßnahme gegen den eigentlichen Verpflichteten im Wege des Prozesses auszuführen hat. Im zweifelhaften Fall ist sie befugt, von der Gemeinde die Erfüllung der Pflicht zu fordern.

Der Entwurf von 1875[72]) reproduzirt die Bestimmungen des Entwurfs von 1865 und enthält nur den Zusatz in § 62: Die durch dieses Gesetz begründete Wegebaulast ist eine öffentliche Verbindlichkeit, von welcher durch Verjährung der Aufsichtsbehörde gegenüber Befreiung nicht erwirkt werden kann. Die Motive[73]) rechtfertigen den Entwurf mit den früheren Gründen, fügen aber hinzu, es sei in Erwägung gekommen, ob das Prinzip der hannoverschen Wegegesetzgebung,[74]) wonach strenge zwischen der auf der gesetzlichen Regel beruhenden öffentlich-rechtlichen Verpflichtung der Gemeinden und den auf speziellen Rechtstiteln beruhenden privatrechtlichen Verpflichtungen unterschieden wird, die Wegeaufsichtsbehörde sich nur an die Gemeinde zu halten hat und es der letzteren überlassen bleibt, im Wege des Rechtsstreits an die privatrechtlich Verpflichteten sich zu regressiren, auch für den vorliegenden Entwurf zu adoptiren wäre. Wenngleich dieses Prinzip als ein konsequentes anzuerkennen sei und auch in der Provinz Hannover sich durchaus bewährt habe, so sei es doch für angemessen erachtet, es bei den Bestimmungen des letzten Entwurfs, welche als völlig ausreichend anzusehen seien, und insofern, als sie der Wegeaufsichtsbehörde gestatten, den durch speziellen Rechtstitel Verpflichteten bei unzweifelhafter Prästationsfähigkeit direkt in Anspruch zu nehmen, für die praktische Anwendung den Vorzug zu verdienen scheinen, zu belassen. Daß die

---

[72]) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 24 § 61 S. 16.

[73]) A. a. O. S. 114.

[74]) § 46 ff. G. über Landstraßen und Gemeindewege v. 28. Juli 1851 (Hannoversche G.S. 1851 S. 154).

Forderung des Herrenhauses, die sämmtlichen Rechtstitel mit Einschluß derjenigen, durch welche lediglich die früheren Gewohnheitsrechte und Observanzen bestätigt und sanktionirt sind, in Kraft zu lassen, viele und schwere Inkonvenienzen zur Folge haben müßte, sei schon von dem Abgeordneten Dr. Lette eingehend ausgeführt worden.[75])

Die Kommission des Abgeordnetenhauses nahm die vorgeschlagenen Bestimmungen ohne Abänderungen an. Dieselben wurden zwar auch hier als ein ungerechtfertigter Eingriff in wohlerworbene Rechte bezeichnet, welcher das Rechtsbewußtsein im Volke erschüttern und eine Anzahl von Prozessen hervorrufen würde. Die Mehrheit der Kommission erkannte auch an, daß die vorgeschlagenen Bestimmungen einen tiefen Schnitt in das bestehende Recht enthielten, solche Vorgänge seien aber namentlich auf dem Gebiet der Agrargesetzgebung nicht ohne Beispiel (Edikte vom 9. Okt. 1807 und 14. Sept. 1811, Ges. v. 2. März 1850), und es werde Niemand bestreiten, daß dieselben der staats- und volkswirthschaftlichen Entwicklung zum Vortheil gereicht hätten.

Der Entwurf von 1876 enthielt dieselben Bestimmungen, wie der Entwurf von 1875[76]). Die Kommission stellte sich jedoch auf einen von dem früheren abweichenden Standpunkt. Die Mehrheit derselben hielt es für eine Härte, in Gemeinheitstheilungs- und Regulirungsrezessen verbriefte Rechte nicht mehr gelten lassen zu wollen, wenn dieselben einer durch lange Zeit am Orte geübten Rechtsgewohnheit entsprächen.[77]) Es wurde daher beschlossen, daß diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf den Wegebau, welche vor dem Inkrafttreten des Gesetzes durch spezielle Rechstitel, sowie durch Gemeinheitstheilungs- und Regulirungsrezesse, in welchen auf die bestehende Observanz Bezug genommen ist, begründet sind, in Kraft bleiben sollen, daß jedoch die auf speziellen Rechtstiteln oder auf Gemeinheitstheilungs- und Regulirungsrezessen beruhenden Verpflichtungen, soweit sie von den in dem Gesetz begründeten Verpflichtungen abweichen, bis zum 31. März 1879 abgelöst werden müssen.[78])

---

[75]) Stenogr. Ber. d. Abg.H. 1859 S. 35.

[76]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 17 §§ 69—71 S. 19.

[77]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 152 S. 34, vgl. auch Stenogr. Ber. d. Abg.H. 1876 S. 65.

[78]) A. a. O. Nr. 152 S. 56 u. 29 ff.; wegen der Verhandlungen über die Aufrechterhaltung der fiskalischen Verpflichtungen s. oben S. 258 ff.

Der im Jahre 1877 vorgelegte Entwurf hält an den früheren Regierungsvorschlägen fest,[79]) enthält aber in § 78 eine präzisere Formulirung:

> Von der durch dieses Gesetz begründeten Wegebaulast kann durch Verjährung oder andere privatrechtliche Titel Befreiung nicht erwirkt werden.

Die Motive wiederholen die früheren Gründe und fügen hinzu, daß auf den Beschluß der mit der Berathung des letzten Entwurfs betrauten Kommission nicht habe Rücksicht genommen werden können, weil die Aufrechterhaltung der privatrechtlichen Titel, Gewohnheitsrechte und Observanzen viele und schwere Inkonvenienzen zur Folge haben würde.[80])

Die Kommission adoptirte die vorgeschlagenen Bestimmungen, machte aber zu dem § 77, welcher lautet:

> „Diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf den Wegebau, welche vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes durch privatrechtliche Titel begründet sind, bleiben nur insoweit in Kraft, als in dem letzteren die Wegebaulast nicht blos nach den bisherigen allgemeinen oder besonderen gesetzlichen Vorschriften, Ordnungen, Gewohnheitsrechten und Observanzen anerkannt oder festgestellt ist,"

folgenden Zusatz:

> „Für die Urbarien, die gutsherrlich-bäuerlichen Regulirungsrezesse und Gemeinheitstheilungsrezesse gilt die Vermuthung, daß in denselben die Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf den Wegebau nach den bisherigen allgemeinen oder besonderen gesetzlichen Vorschriften, Ordnungen und Gewohnheitsrechten und Observanzen anerkannt oder festgestellt seien.[81])

Die Kommission erörterte zunächst, was der Gesetzentwurf unter „Ordnungen, Gewohnheitsrechten und Observanzen" verstehe und inwieweit durch den § 77 der durch die Regulirung der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse in den östlichen Provinzen und die Gemeinheitstheilungen geschaffene, in Rezessen und Urbarien verbriefte

---

[79]) Drucks. d. Abg.-H. 1877/78 Nr. 14 §§ 77—80 S. 18.

[80]) A. a. O. S. 55.

[81]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 181 S. 23. 75.

Rechtszustand berührt werde. Die Erörterung ergab folgendes Resultat:

„Gewohnheit, Herkommen und Observanz sind in weiterem Sinne gleichbedeutende Ausdrücke, sie dienen zur Bezeichnung ungeschriebener Rechtsnormen, welche aus dem Rechtsbewußtsein des Volkes erwachsen und neben dem geschriebenen Rechte in Uebung sind. Im engeren Sinne versteht man unter Observanz ungeschriebene Statutarrechte, d. h. besondere Gewohnheitsrechte der Einwohner eines bestimmten Bezirkes oder Ortes, der Mitglieder einer bestimmten Klasse oder eines Inbegriffs von Personen, z. B. Korporationen, welche mit stillschweigender Genehmigung der gesetzgebenden Gewalt Gültigkeit erlangt haben. Eine Observanz bildet also eine allgemeine Rechtsregel (objektives Recht), sie dient aber nicht zur Begründung individueller Rechte zwischen bestimmten Personen (subjektives Recht); hierzu ist vielmehr ein spezieller Rechtstitel erforderlich. Rechtskräftige Erkenntnisse über Wegebauverpflichtungen sind in diesem Sinne keine speziellen Rechtstitel, denn sie schaffen nicht neues Recht, sondern anerkennen und bethätigen nur das zur Zeit der Entstehung der Prozesse geltende, aber zufällig bestrittene Recht. Grundlage der richterlichen Erkenntnisse können nur die bisher bestandenen allgemeinen gesetzlichen Vorschriften, die in einzelnen Landestheilen zur Anwendung kommenden besonderen Gesetze, Gewohnheitsrechte und Observanzen sein, welche mit Einführung dieses Gesetzes in Wegfall kommen sollen. Dasselbe gilt von Gemeinheitstheilungsrezessen und Regulirungsrezessen bezw. Urbarien. Dieselben enthalten spezielle Rechtstitel nur, soweit sie besondere, von dem geschriebenen und ungeschriebenen Recht, von Gewohnheit und Observanzen abweichende Festsetzungen bezwecken und zum Ausdruck bringen.

Die Entscheidung darüber, ob ein spezieller Rechtstitel vorliegt, wird im einzelnen Falle nur von dem Richter getroffen werden können. Die Urkunden, durch welche in den östlichen Provinzen die Auseinandersetzung zwischen der Gutsherrschaft und deren Hintersassen bewirkt ist (gutsherrlich-bäuerliche Regulirungsrezesse, Urbarien), sowie die gelegentlich der Gemeinheitstheilungen aufgenommenen Verträge sind vorwiegend öffentlich-rechtlicher Natur, es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß durch dieselben von dem Herkommen abweichende privatrechtliche Titel begründet sind, sofern etwa für einzelne bestimmt bezeichnete Grundstücke besondere Rechte und Pflichten haben konstituirt werden sollen.

Die Richtigkeit dieser Ausführungen wurde weder in der Kommission, noch von dem Vertreter der Staatsregierung bestritten. Ein

Mitglied der Kommission machte noch auf die besonderen Verhältnisse, welche in der Provinz Schlesien durch die Urbarien begründet werden, aufmerksam und glaubte zur Vermeidung von Prozessen die Auslegung der Urbarien dadurch erleichtern zu können, daß in diesem Gesetz der oben bezeichnete Zusatz Aufnahme fände.

Da nach der Ansicht anderer Mitglieder der Kommission die in den übrigen östlichen Provinzen vorkommenden gutsherrlich-bäuerlichen Rezesse sowie die Gemeinheitstheilungsrezesse den gleichen rechtlichen Charakter wie die Urbarien tragen, so wurde der von dem Mitgliede aus Schlesien gestellte Antrag auf diese Urkunden ausgedehnt und fand in der in Absatz 2 der Kommissionsbeschlüsse zu § 77 ausgedrückten Fassung einstimmig Annahme.

Die Kommission erachtete es endlich für geboten, die Ablösbarkeit der privatrechtlichen Verpflichtungen auszusprechen und faßte folgenden Beschluß:

> § 37bb. Der privatrechtlich Verpflichtete kann seine Verpflichtung durch Zahlung einer jährlichen Geldrente an den gesetzlich Verpflichteten ablösen. Die Höhe dieser Geldrente ist nach dem Maße der Unterhaltungslast, welche der privatrechtliche Titel bedingt, zu bemessen; höhere Leistungen, welche aus den Bestimmungen der Regulative folgen, kommen hierbei nicht in Betracht.[82])

---

§ 19.

Wegebaulast des Zollberechtigten.

1. Wegebaulast-Korrelat der Zollberechtigung. 2. Verleihung der Zollberechtigung. 3. Erweiterung des Verkehrsbedürfnisses. 4. Aufhebung der Zollberechtigung. 5. Entwürfe einer Wegeordnung.

1. Ueber die Verpflichtung des Zollberechtigten zum Wegebau disponirt § 138 II 15 A.L.R.:

> Jeder Privatinhaber einer Brücken-, Fähr- oder Wegegeld-Gerechtigkeit ist schuldig, die Straßen, Wege, Fähren und Brücken innerhalb des ihm angewiesenen Distrikts auf eigene Kosten in sicherem und tauglichem Zustande zu erhalten.

---

[82]) Drucks. d. Abg.-H. 1877/78 Nr. 181 S. 22 u. 67.

Diese Verpflichtung des Hebungsberechtigten ist eine ausschließliche, so daß sich die Polizeibehörde nur an ihn und nicht etwa auch an die Gemeinde, in deren Bezirk der Weg oder die Brücke gelegen ist, halten kann.[1]) Die Verpflichtung zur Unterhaltung ist gesetzlich ein Korrelat der Zollberechtigung. Mit der Verleihung der letzteren tritt daher ohne Weiteres jene Verpflichtung in Kraft.[2]) Die auf § 138 beruhende Verpflichtung ist eine öffentlich-rechtliche und findet bei öffentlichen Wegen Anwendung.[3]) Es ist namentlich von praktischer Bedeutung, daß, während bis zum Erlaß des Dotationsgesetzes keine Verpflichtung zur Unterhaltung von Chausseen bestand, auf Grund des § 138 der zur Erhebung von Chausseegeld Berechtigte polizeilich zur Unterhaltung der Chaussee gezwungen werden kann.

2. Das Recht zur Erhebung eines Wege- oder Brückenzolles kann nur durch staatliche Verleihung auf Grund eines vorgeschriebenen Tarifs entstehen.[4])

Die durch Verleihung erworbenen Zölle müssen zu dem ausdrücklichen Zwecke, daß davon die Wege-Anstalten erhalten werden sollen, verliehen sein; andernfalls sind sie nach dem Zollgesetz vom 28. Mai 1818 § 17[5]) für aufgehoben zu erachten.[6])

Die Einführung von Wegeabgaben ist bei allen Straßen zulässig, gleichviel, ob dieselben öffentlichen Körperschaften oder Privaten gehören, und gleichviel, ob die Wege kunstgemäß hergestellt sind oder nicht. Die Erhebung des Chausseegeldes erfolgt auf Grund des Tarifs vom 29. Februar 1840.

Die Fährgerechtigkeit gehört zu den Regalien des Staats und kann daher durch 44jährige Verjährung erworben werden. Ein Tarif, welcher die ausschließliche Befugniß zum Uebersetzen gewährt,

---

[1]) S. oben § 18 Nr. 1 S. 276 d. W.

[2]) O.V.G. E. Bd. 11 S. 214 u. Erk. d. O.V.G. v. 28. Okt. 1885 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. VII S. 75.

[3]) §§ 21, 24, II 14, § 88, II, 15 A.L.R. E. d. Komp.Ger.H. v. 25. Okt. 1856 (J.M.Bl. 1857 S. 78), O.T. E. Bd. 61 S. 301, O.V.G. E. Bd. 16 S. 300.

[4]) §§ 90–93 II. 15 A.L.R., nicht durch Verjährung: Erk. d. O.T. v. 5. Juli 1839 in Ulrichs Archiv Bd. 6 S. 523; Rechtsf. Bd. 2 S. 132. Erhebung nach Reichsmark. G. v. 31. Dez. 1874 (G.S. 1875 S. 137).

[5]) G.S. S. 65.

[6]) O.T. E. v. 9. Juli 1833 (Kochs schles. Archiv Bd. 2 S. 537. 546 bis 559.

kann dagegen ebenfalls nur durch staatliche Verleihung eingeführt werden.[7])

Durch die Verordnung vom 16. Juni 1838[8]) ist eine Revision der außer dem Chausseegelde bestehenden Kommunikationsabgaben angeordnet und bestimmt worden, daß dieselben, soweit sie die Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten übersteigen, auf einen diesen Kosten angemessenen Betrag ermäßigt werden sollen. Für den aus der Ermäßigung oder dem Wegfall der Hebung entstehenden Verlust war unter bestimmten Voraussetzungen eine Entschädigung aus der Staatskasse vorgesehen.[9])

Auch durch die Reichsgesetzgebung ist der Grundsatz festgestellt worden, daß Verkehrsabgaben die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der betr. Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen dürfen.[10])

Durch den Zollvereinsvertrag vom 8. Juli 1867 Art. 22 ist ferner bestimmt, daß das in dem preußischen Chausseegeld-Tarife vom Jahre 1828 bestimmte Chausseegeld als der höchste zulässige Satz angesehen werden soll, mit Ausnahme von denjenigen Chausseen, welche von Korporationen oder Privatpersonen oder auf Aktien angelegt sind[11]) oder angelegt werden möchten, insofern dieselben nur Nebenstraßen sind.

Zuständig für die Gestaltung und Feststellung der Verkehrsabgaben sind der Regierungspräsident und Provinzialsteuerdirektor. Wo es sich um Abweichung von dem Normal-Fährgeldtarif handelt, entscheiden der Finanzminister und der Minister der öffentlichen Arbeiten.[12])

---

7) §§ 51, 94—97 II 15; § 35 II 14; § 629 I 9 A.L.R. M.R. v. 15. Okt. 1848 (M.Bl. S. 384).

8) G.S. 1838 S. 353 Verzeichniß der Straßen, auf welche die V. Anwendung findet, bei v. Rönne S. 492 Anweisung zur Ausführung der V. vom 18. März 1841 bei v. Rönne S. 498 und M.Bl. S. 141.

9) §§ 5 u. 10 a. a. O., vgl. O.T. E. v. 2. Aug. 1845, Sommers Archiv Bd. 12 S. 173, Bd. 10 S. 607, 616. O.T. E. v. 7. Sept. 1848, Rechtsf. Bd. 4 S. 317, O.T. E. v. 19. Okt. 1853, Striethorsts Archiv Bd. 10 S. 239, Sommers Archiv Bd. 16 S. 541, O.T. E. v. 19. Aug. 1847, E. Bd. 15 S. 366.

10) Zollvereinsvertrag v. 8. Juli 1867, R.G.Bl. S. 81, Art. 22 u. 25 und R.Verf. Art. 40, vgl. Vereins-Zollgesetz v. 1. Juli 1869 § 8. R.G.Bl. S. 317.

11) Befreiung der Posten von allen Kommunikationsabgaben. G. über das Postwesen vom 28. Oct. 1871 §§ 16 u. 23 (M.Bl. S. 347).

12) A. E. v. 4. Sept. 1882 (G.S. S. 360), C.R. v. 18. Dez. 1882 u. 31. Mai

Die Ueberschreitung des Tarifs bei Erhebung von Kommunikationsabgaben[13]) und die Erhebung einer Abgabe von Personen, die tarifmäßig befreit sind, ist strafbar.[14]) Ebenso macht sich strafbar, wer, um dem Wege- und Brückengelde sich zu entziehen, unerlaubte Nebenwege sucht.[15]) Die Polizeibehörde hat nicht das Recht der Straffestsetzung bei Uebertretungen der Vorschriften über die Erhebung von Kommunikationsabgaben.[16])

3. Der Umfang der Wegebaulast des Zollberechtigten bestimmt sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Da indessen die Verleihungsurkunde die Bauverpflichtung begründet, so kann von dem Hebeberechtigten nicht mehr verlangt werden, als die Verleihungsurkunde für zulässig erklärt. Wenn also als Korrelat der Hebeberechtigung festgesetzt ist, daß eine Brücke in bestimmten Dimensionen zu erhalten sei, so kann die Polizei trotz erweiterten Bedürfnisses keinen Umbau in vergrößerten Dimensionen fordern.

Verlangt ein unabweisbares Verkehrsbedürfniß eine Vergrößerung der Anlage und es kann mit dem Zollberechtigten keine Einigung erfolgen, so muß die Polizeibehörde nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen[17]) für berechtigt erachtet werden, von den nach öffentlichem Recht Verpflichteten, also regelmäßig der Gemeinde eine Neuanlage, z. B. einer Brücke, zu fordern.

Wird hierdurch das Heberecht geschmälert, so steht dem Hebeberechtigten, wie aus den §§ 97, 114 II 15 A.L.R. und ex argumento contrario aus § 96 a. a. O. zu folgern, ein gerichtlich verfolgbarer Entschädigungsanspruch zu.

4. Eine Hebeberechtigung kann durch dieselben Organe aufgehoben werden, durch die sie ertheilt worden, doch kann der Berechtigte für den entstehenden Verlust Entschädigung fordern, wenn

---

1883 (M.Bl. S. 2 u. 140), Zusammenstellung der durch die G.S. publizirten Tarife, bei v. Rönne Wegepolizei S. 504.

[13]) E. v. 20. März 1837 (G.S. S. 57), §§ 98—100 II 15 A.L.R.

[14]) O.T. E. v 18. Nov. 1857 (Hartmanns besondere Strafgesetze 2. Aufl. Berlin 1879 S. 259 Anm. 2, Goltdammers Archiv Bd. 18 S. 341, Oppenhoffs Rechtspr. Bd. 11 S. 73, vgl. Preuß. Verw.Bl. X S. 327.

[15]) § 129 II 15 A.L.R., O.T. E. Bd. 68 S. 9, Goltdammers Archiv Bd. 20 S. 502, Zusätzl. Vorschriften zum Chausseegeldtarif Nr. 5 (im Anhange d. W.).

[16]) G. v. 23. April 1883 (G.S. S. 65) § 2 Nr. 2, vgl. Gerichtverf.G. § 75 Nr. 15, St.Pr.O. §§. 459—469, Einf.G. z. St.Pr.O. § 6 Nr. 3.

[17]) S. oben § 3 d. W.

Der Heebeberechtigte kann unterlassen, sein Heberecht auszuüben, doch nicht bei Verleihung des Rechts dessen Widerruf vorbehalten war.[18]) kann er nicht sein Heberecht mit der Wirkung aufgeben, daß die Pflicht zur Unterhaltung der Verkehrsanstalt wegfällt, da eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung nicht durch Handlungen des Verpflichteten aufgehoben werden kann.[19])

Die Möglichkeit der Ablösung einer auf einem Heberecht beruhenden Wege- oder Brücken-Baulast auf Antrag des Verpflichteten ist durch gesetzliche Bestimmungen nicht vorgesehen.

5. Der Entwurf einer Wege-Ordnung von 1877/78[20]) enthielt in Uebereinstimmung mit den Entwürfen von 1865,[21]) 1875[22]) und 1876[23]) im § 38 den Grundsatz:

> Wenn für die Benutzung von öffentlichen Wegen oder von Zubehörungen derselben eine Abgabe (Wege-, Pflaster-, Damm-, Brücken-, Fährgeld 2c.) zu entrichten ist, so liegt die Baulast an Stelle des nach den Bestimmungen dieses Gesetzes sonst Verpflichteten dem Hebungsberechtigten, und zwar, soweit nicht bei Verleihung des Hebungsrechts abweichende Bestimmungen getroffen sind, in dem nach Maßgabe dieses Gesetzes zu bestimmenden Umfange ob.

Die Motive zu den vorbezeichneten Entwürfen heben hervor, daß der Grundsatz des § 38 allgemeinen und herkömmlichen Rechtes sei. Eine Abänderung hierin für bestehende oder künftig zur Verleihung kommende Zollberechtigungen eintreten zu lassen, sei kein Anlaß. Bei den Kommissionsberathungen[24]) wurde die bezeichnete Bestimmung unverändert angenommen.

---

18) §§ 102, 103 II 15, §§ 74, 75 Einl. A.L.R., § 5 G. v. 16. Juni 1838.

19) O.V.G. E. Bd. 16 S. 301. Bei der kommissarischen Berathung des Entwurfs einer Wege-Ordnung von 1875 (Drucks. d. Abg.H. Nr. 331 S. 18) wurde die Frage gestellt, ob dem Konzessionar einer Chaussee die Berechtigung zuzugestehen sei, auf das Heberecht und die fiskalischen Schutzrechte zu verzichten und die Straßen als gewöhnliche Straßen nach Maßgabe der sonstigen Bestimmungen zu unterhalten. Der Vertreter der Staatsregierung und die Mehrheit der Kommission waren der Ansicht, daß die Befreiung von der Verbindlichkeit auf einen dahin gehenden Antrag des Konzessionars zulässig sein dürfte, sofern das öffentliche Interesse des Verkehrs die weitere chausseemäßige Unterhaltung nicht fordere.

20) Drucks. d. Abg.H. Nr. 14 S. 10.

21) Drucks. d. H.H. Nr. 11 S. 63.

22) Drucks. d. Abg.H. Nr. 24 S. 4.

23) Drucks. d. Abg.H. Nr. 17 S. 6.

24) Drucks. d. H.H. 1865 Nr. 11 S. 116, Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 331

§ 39 disponirte über die Anwendbarkeit der Regulative auf Verkehrsanstalten mit Hebeberechtigung.

Ferner bestimmte § 40:

Genügt eine solche Verkehrsanstalt in derjenigen Beschaffenheit, in welcher sie der Hebungsberechtigte nach den bei Verleihung des Hebungsrechts getroffenen Bestimmungen zu unterhalten verpflichtet ist, nicht den nach § 39 zu stellenden Anforderungen und ist der Hebungsberechtigte nicht bereit, dieselbe diesen Anforderungen entsprechend zu verändern und zu unterhalten, so tritt die Wegebaupflicht des nach den Bestimmungen dieses Gesetzes sonst Verpflichteten ein.

Der Hebungsberechtigte ist in diesem Falle verpflichtet, die Verkehrsanstalt jenem Verpflichteten abzutreten. Dem Hebungsberechtigten steht für den ihm aus der hiermit verbundenen Aufhebung des Hebungsrechts erwachsenden Verlust in den Grenzen und nach Maßgabe der Verordnung vom 16. Juni 1838, die Kommunikationsabgaben betreffend (Gesetz-Samml. S. 353 ff.), eine Entschädigung zu. Dieselbe ist von dem in die Unterhaltung eintretenden Wegebaupflichtigen zu leisten und wird nach Maßgabe der genannten Verordnung mit den nachfolgenden Abweichungen festgestellt.

Der Entschädigungspflichtige ist gleich dem Hebungsberechtigten bei dem Verfahren zuzuziehen und mit seinen Erklärungen zu hören. Die zuzuziehenden beiden Sachverständigen werden je einer von dem Hebungsberechtigten und dem Entschädigungspflichtigen ernannt. Bei der Abschätzung der Hebungsrechte wie der Unterhaltungs- und Herstellungskosten wird der dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Gesetzes vorausgegangene zehnjährige Zeitraum zu Grunde gelegt.

Der § 40 war schon in den früheren Entwürfen einer Wegeordnung enthalten. Die Kommission zu dem Entwurfe von 1865 beschloß zu dem Paragraphen folgende Zusätze

1) „Ist der Fiskus der Hebungsberechtigte, so tritt für ihn

S. 9, Druckſ. d. Abg.H. 1876 Nr. 152 S. 12, Druckſ. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 181 S. 22, 67.

die Baulast unbedingt in dem durch dieses Gesetz bestimmten Umfange ein" und

2) „übersteigt die bisherige Last der Unterhaltung der Kommunikationsanstalt das Hebungsrecht im Werthe, so muß der Hebungsberechtigte in gleicher Weise für den Mehrwerth der Last Entschädigung gewähren"

und zwar, weil keine Veranlassung vorliege, den Fiskus zu erleichtern, und es nicht in der Absicht liegen könne, den Hebungsberechtigten auf Kosten des Neuverpflichteten zu bereichern. Ebenso nahm die Kommission zu dem Entwurfe von 1876 einen mit dem Zusatz 2 übereinstimmenden Antrag an. Der Regierungskommissar hatte den Antrag bekämpft, und zwar mit folgenden Ausführungen:

„§ 18 behandelt den Fall, in dem die Art und Weise, in welcher der Hebungsberechtigte einen Weg oder eine Brücke zu unterhalten verpflichtet ist, den gesteigerten Bedürfnissen des Verkehrs nicht mehr entspricht. Will der Hebeberechtige die Last in dem erforderlichen größeren Umfange nicht übernehmen, und kann auch auf andere Weise im Wege der freien Uebereinkunft für die Befriedigung des vermehrten Bedürfnisses nicht gesorgt werden, so tritt die Verpflichtung desjenigen ein, der überhaupt, wenn ein solches Heberecht nicht existirte, nach dem Gesetze für das Bedürfniß Vorkehrungen zu treffen hätte. Daß dem bisher Berechtigten eine Entschädigung zu gewähren ist, wenn das Recht, zu dessen Aufgabe er im allgemeinen Interesse gezwungen worden, für ihn ein nutzbringendes war, erscheint gerecht und billig. Dafür aber, daß er umgekehrt, wenn das Recht für ihn ein nutzbares nicht gewesen ist, und die Ausgaben die Einnahmen überstiegen haben, Entschädigung leisten soll, lassen sich weder Rechtsgründe noch Billigkeitsrücksichten geltend machen."

Die Motive zu dem § 40 des Entwurfs von 1877/78 enthalten folgende Bemerkungen:

„Nach § 39 kann der Fall eintreten, daß die Verpflichtung des Hebeberechtigten, in Ansehung der Baulast, eine geringere ist, als die in diesem Gesetz regelmäßig vorgesehene. Es ergiebt sich von selbst, daß für diese überschießenden Erfordernisse dann auch die nach der Regel des Gesetzes Wegebaupflichtigen einzutreten haben. Das dadurch bedingte Nebeneinandertreten zweier Verpflichteten kann jedoch für die Aus- und Durchführung der erforderlichen ordnungsmäßigen Unterhaltung die erheblichsten Schwierig-

keiten und geradezu Unzulässigkeiten mit sich führen. Diesen ist nicht anders zu begegnen, als daß die ganze Kommunikations-Anlage von einem der Pflichtigen zur alleinigen Unterhaltung in dem ordnungsmäßigen Umfange übernommen wird. Erklärt sich hierzu der Hebungsberechtigte nicht freiwillig bereit, so erübrigt nur, die Anlage dem gesetzlich Baupflichtigen zur ausschließlichen Unterhaltung zu überweisen. Zur Feststellung, ob und welche Entschädigung demnächst dem Hebeberechtigten zu leisten ist, eignen sich die in der Praxis schon bewährten Grundsätze und Vorschriften des Gesetzes vom 16. Juni 1838 mit den hier in Vorschlag gebrachten, den veränderten Verhältnissen entsprechenden Modifikationen.

Den Hebungsberechtigten für den Fall, daß das Hebungsrecht für ihn ein nutzbringendes nicht gewesen ist, und die Ausgaben die Einnahmen überstiegen haben, zur Leistung einer Entschädigung zu verpflichten — wie dies bei der kommissarischen Berathung des letzten Entwurfs beschlossen worden — kann aus den von dem Regierungskommissarius damals dagegen angeführten Gründen für zulässig nicht erachtet werden."

Die Kommission nahm den Paragraphen unverändert an.

§ 41 des Entwurfs von 1877/78 bestimmte:

> Geräth eine solche Verkehrsanstalt wegen Unvermögens des Hebungsberechtigten in Verfall, und kann ihre vorschriftsmäßige Unterhaltung nicht durch Uebernahme seitens eines leistungsfähigen Dritten oder durch Beschlaglegung auf die Erträge sicher gestellt werden, so kann dem Hebungsberechtigten seine Berechtigung entzogen und die Anstalt nebst allem Zubehör dem ohne Bestehen eines Hebungsrechts Verpflichteten zur Unterhaltung überwiesen werden.
>
> Eine Entschädigung an den Hebungsberechtigten wird nicht gewährt.

Die Grundsätze dieses Paragraphen waren ebenfalls in den früheren Entwürfen einer Wegeordnung enthalten.

Die Kommission zu dem Entwurf von 1865 hatte folgenden Zusatz beschlossen:

> Geht die Verpflichtung zur Unterhaltung einer Kommunikationsanstalt . . . auf den gesetzlich Verpflichteten über, so überkommt diesen mit der Verpflichtung auch die Berechtigung des bisherigen Hebungsberechtigten in Bezug auf die Kommunikationsanstalt.

Maßgebend war die Erwägung, daß der Neuverpflichtete billigerweise auch in die Rechte seines Vorgängers eintreten müsse, was in dem Gesetz besonders auszusprechen sei. Dies allgemein vorzuschreiben, hielten die Herren Regierungskommissare für bedenklich; bleibe der Weg in solchem Zustande, daß ferner noch eine Abgabe für Benutzung desselben zu erheben sei, so könne diese Erhebung dem Neuverpflichteten verliehen werden, reiche jedoch für die Zukunft eine geringere Unterhaltung aus, so falle das Erhebungsrecht fort und dürfte dann nicht auf den Neuverpflichteten übertragen werden.

Dagegen wurde wiederum geltend gemacht, daß trotz des Zusatzes die Hebungsberechtigung ohne Weiteres fortfalle, wenn die Bedingungen, unter welchen sie verliehen, bei dem fraglichen Wege nicht mehr zuträfen. Müsse der Weg in bisheriger Art erhalten werden und bleibe also die Heberechtigung, so könne der Fall eintreten, daß der frühere Hebungsberechtigte die Einnahme daraus fort prätendire und so ein Anderer die Vortheile und ein Anderer die Lasten der Anlage trage; diesem Uebelstande werde durch den Zusatz-Paragraphen abgeholfen.

Bei der kommissarischen Berathung der Entwürfe von 1875, 1876 und 1877/78 wurden die vorgeschlagenen Bestimmungen unverändert angenommen. Insbesondere wurde bei der Berathung des Entwurfs von 1876 ein Antrag abgelehnt, nach welchem in dem Falle des § 41 der Heberechtigte den Materialienwerth der Verkehrsanstalt erstattet erhalten sollte. Die Motive zu § 41 des Entwurfs von 1877/78 enthielten Folgendes:

„Ist der Hebungsberechtigte nicht mehr im Stande, seinen Verpflichtungen nachzukommen oder einen Dritten zur Uebernahme derselben zu bestimmen, kann die Unterhaltung der Verkehrsanstalt auch nicht durch eine Beschlaglegung auf die Hebungen gesichert werden, so müssen die Fälle unterschieden werden, daß diese Anlage im Verkehrsinteresse noch ferner erhalten werden muß, oder daß sie für den öffentlichen Verkehr entbehrlich ist. Im letzteren Falle bleibt unter obiger Voraussetzung nichts übrig, als die Verkehrsanstalt dem Verfall zu überlassen, und würde nur bei etwa eintretenden Gefahren der Benutzung letztere ganz zu sistiren sein. Im ersteren Falle haben diejenigen die Unterhaltung zu übernehmen, welche ohne Vorhandensein eines Hebungsberechtigten dazu verpflichtet gewesen sein würden. Eine Entschädigung hat Letzterer nicht zu beanspruchen, da ohnehin ein Dritter durch jenes Schuld oder wenigstens durch einen in seiner Person liegenden Zufall eine Verpflichtung überkommt.“

Ferner bestimmte

§ 42. Uebersteigen die Abgaben, welche für die Benutzung von öffentlichen Wegen oder von Zubehörungen derselben zu entrichten sind (§ 38) die Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten, einschließlich der landesüblichen Zinsen vom Anlagekapitale, so sind dieselben auf den Antrag der sonst gesetzlichen Verpflichteten auf einen diesen Kosten entsprechenden Betrag zu ermäßigen.

Ebenso sind diese Abgaben auf den Antrag der sonst gesetzlich Verpflichteten abzulösen.

Für den in Folge einer solchen Ermäßigung oder Ablösung theilweise oder ganz fortfallenden Betrag der Hebungen steht dem Hebungsberechtigten eine von dem Antragsteller zu leistende und nach den Bestimmungen des § 40 festzustellende Entschädigung zu.

§ 43. Auch dem Hebungsberechtigten steht das Recht zu, die Aufhebung der mit dem Hebungsrechte verbundenen Baulast und deren Uebernahme Seitens des sonst Verpflichteten zu verlangen, wenn er bereit und im Stande ist, den Unternehmer für den über den Werth des Hebungsrechts etwa hinausgehenden Betrag der Baulast zu entschädigen und im Uebrigen auf das Hebungsrecht ohne Entschädigung verzichtet.

Die Grundsätze der §§ 42 und 43 sind ebenfalls in den Entwürfen von 1875 und 1876 enthalten und bei der kommissarischen Berathung gebilligt worden. Die Motive zu dem Entwurfe von 1877/78 rechtfertigen dieselben wie folgt:

„Nach dem § 42 sollen die Wegeunterhaltungspflichtigen berechtigt sein, eine Ermäßigung der im § 38 aufgeführten Abgaben bis auf einen den Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten der Verkehrsanstalten entsprechenden Betrag zu beantragen. Eine solche Ermäßigung ist bereits in Gemäßheit der Verordnung vom 16. Juni 1838 für bestimmte Straßen, und zwar nach den mit den Zollvereinsstaaten getroffenen Vereinbarungen für diejenigen chaussirten und nicht chaussirten Straßen, auf denen ein größerer Handels- oder Reiseverkehr sich bewegt, insbesondere auch solche, die von Vereinsstaat zu Vereinsstaat führen, oder welche sonst für den größeren Verkehr mit den Vereinsstaaten von Interesse sind, eingetreten und die Publikation dieser Straßen nach der Vorschrift des § 1, 1 c. erfolgt. Die Straßen, welche nur lokale Bedürfnisse befriedigen, sind hierbei jedoch außer Betracht geblieben.

Die Ermäßigung der Abgaben ohne Entschädigung des Hebungsberechtigten eintreten zu lassen, kann nach dem Vorgange der Verordnung vom 16. Juni 1838 für angemessen nicht erachtet werden. Ebensowenig rechtfertigt es sich, die Verpflichtung zur Entschädigung für diejenigen Straßen, welche nur einem enger begrenzten Verkehre dienen, der Staatskasse aufzubürden, es erscheint vielmehr wie dies auch bei der Berathung der letzten Entwürfe von keiner Seite angezweifelt worden gerechtfertigt, die Unterhaltungspflichtigen, von deren Antrag eine solche Ermäßigung der Abgaben abhängig gemacht ist, und denen die Ermäßigung derselben an erster Stelle zu Gute kommt, zur Leistung der nach den Grundsätzen der Verordnung vom 16. Juni 1838 zu gewährenden Entschädigung verbindlich zu machen.

Wie auf eine Ermäßigung der Abgaben, so sollen die Unterhaltungspflichtigen auch auf ihre gänzliche Ablösung anzutragen berechtigt sein.

Ebenso ist im Interesse der Vereinfachung des Wegebauwesens und der Beseitigung aller exzeptionellen Wegebauverpflichtungen dem Hebungsberechtigten im § 43 das Recht zugesprochen, die Uebernahme der Baulast seitens des regelmäßig Verpflichteten zu verlangen, sofern er bereit und im Stande ist, den Unternehmer für den über den Werth des Hebungsrechts etwa hinausgehenden Betrag der Baulast zu entschädigen und im Uebrigen auf das Hebungsrecht ohne Entschädigung verzichtet."

Die Kommission nahm den Paragraphen unverändert an.

Ferner bestimmte

> § 44. In den Fällen der §§ 40, 41 und 43 kann das Hebungsrecht, jedoch nur in einem den durchschnittlichen Kosten der Unterhaltung und Wiederherstellung der Verkehrsanstalt entsprechenden Betrage, auf den in die Bauverpflichtung Eintretenden auf Ansuchen desselben übertragen werden.
>
> § 45. Eine weitere Verleihung von neuen Berechtigungen zur Erhebung von Abgaben (§ 38) für die Benutzung von öffentlichen Wegen oder von Zubehörungen derselben findet nicht statt.

Die Motive bemerkten hierzu:

„Abgaben für die Benutzung von öffentlichen Wegen 2c. werden stets und überall als ein lästiges Verkehrshinderniß empfunden und ist auch bei den Berathungen der früheren Entwürfe ihre möglichst

schleunige Beseitigung wiederholt in Anregung gebracht worden.[25]) Es ist hiernach für angemessen erachtet, den Uebergang der bestehenden Hebungsrechte nicht in allen Fällen, sondern nur auf Ansuchen des in die Bauverpflichtung Eintretenden in den Fällen, in denen dies nach den besonderen Verhältnissen — Bedeutung des Weges 2c. für den Verkehr, Höhe der Unterhaltungskosten u. s. w. — gerechtfertigt erscheint, und auch dann nur in einem den durchschnittlichen Kosten der Unterhaltung und Wiederherstellung der Verkehrsanstalt entsprechenden Betrage eintreten zu lassen und von der Verleihung neuer Berechtigung zur Erhebung der im § 38 erwähnten Abgaben für die Benutzung von öffentlichen Wegen und Zubehörungen derselben — Brücken und Fähren über die schiffbaren Theile von Gewässern gelten nach dem § 8 der Vorlage nicht als Zubehörungen — abzusehen."

In der Kommission[26]) stellte sich ein Theil der Mitglieder unter voller Anerkennung der Gründe, welche für die Beseitigung von Verkehrsschranken von verschiedenen Seiten geltend gemacht worden, dennoch auf den Standpunkt der früheren Entwürfe, welche den Antrag auf Verleihung von Heberechten in das Belieben der Unternehmer stellten. Sie waren der Ansicht, daß in vielen Fällen, namentlich da, wo in einzelnen Kreisen ein Chausseenetz noch nicht ausgebaut sei, die Baulust und die Neigung, Gemeindewege in Kreisstraßen zu verwandeln, nachlassen werde und daß mindestens bezüglich der Brücken Ausnahme gemacht werden müßten, da die nicht schiffbaren Theile von Gewässern, welche in einen Wegezug fallen und Flußübergänge erheischen, oft eine so bedeutende Breite hätten, daß der Brückenbau die Kräfte der einzelnen verpflichteten Gemeinden weit übersteige, Zweckmäßigkeitsgründe sprächen hier dafür, von der strengen Durchführung des Prinzips zur Zeit noch Abstand zu nehmen.

Die Vertreter dieses Prinzips behaupteten dagegen, daß die in diesem Gesetz niedergelegten Grundsätze die Beseitigung der Hebezölle zur Nothwendigkeit machten.

So lange der Begriff der Wegepflicht ein schwankender, und der Straßen- und Brückenbau, soweit der Staat nicht selbst dafür Sorge trug, davon abhängig war, ob Korporationen oder Privatpersonen als Unternehmer auftreten wollten, sei es rationell gewesen,

---

25) Nr. 331 d. Drucks. d. Abg.-H. 1875 S. 9 ff.

26) Drucks. d. Abg.-H. 1877/78 Nr. 181 S. 21.

die Last zu solchen Unternehmungen durch das einen persönlichen Gewinn abwerfende oder mindestens die Kostendeckung in Aussicht stellende Heberecht zu decken. Sobald aber feststehe, daß die Herstellung solcher Verkehrsanstalten eine Gemeindelast und im Falle der mangelnden Leistungsfähigkeit der Ausbau und die Unterhaltung derselben von den Kreisen beziehungsweise den Provinzen zu unterstützen sei, das Bestehen der Verkehrsanstalt also für jeden Fall gesichert erscheine, sei die Verleihung des Heberechts auch bezüglich der Brücken zwecklos.

Die Kommission erklärte sich einstimmig in erster Lesung für Beseitigung des Wegegeldes, in zweiter Lesung auch für die Beseitigung des Brückengeldes, ließ aber die Verleihung des Heberechts für Fähren bestehen, weil letztere häufig nur einem beschränkten Lokalverkehr dienten und nicht selten besondere Veranstaltungen und mit persönlicher Gefahr verbundene Leistungen erforderten, für welche es direkte Zwangsmittel nicht gebe. Zur Vermeidung von Zweifeln wurde hier noch festgestellt, daß, gemäß §§ 7 und 8 des Entwurfs, Brücken und Fähren über die schiffbaren Theile von Gewässern von diesem Gesetz nicht betroffen werden. Die Anlegung derselben sei ein Regal des Staates und es habe durch dies Gesetz eine Beschränkung der Zollgerechtigkeit des Staates nicht ausgesprochen werden sollen.

Endlich bestimmte § 46 a. a. O.:

> Ueber die Verpflichtung zur Abtretung einer Verkehrsanstalt (§ 40), über die Entziehung der Hebungsberechtigung (§ 41), über Ermäßigung und Ablösung der Abgaben und die dem Hebungsberechtigten zu gewährende Entschädigung (§§ 40 und 42), sowie über die Uebertragung der Baulast (§ 43) und des Hebungsrechtes (§ 44) beschließt der Bezirksrath.
>
> Sind bei einer solchen Verkehrsanstalt mehrere Regierungsbezirke oder Provinzen betheiligt, so findet die Bestimmung des § 29 Absatz 2 entsprechende Anwendung.
>
> Gegen den auf die Entziehung des Hebungsrechts bezüglichen Beschluß des Bezirksraths steht dem Hebungsberechtigten die Klage bei dem Oberverwaltungsgericht, gegen den auf die Ermäßigung und Ablösung der Abgaben, sowie die Höhe der Entschädigung bezüglichen Beschluß dem Hebungsberechtigten, wie dem Entschädigungspflichtigen der ordentliche Rechtsweg zu.

In den beiden Fällen ist die Klage binnen einer präklusivischen Frist von 6 Wochen nach erfolgter Zustellung des Beschlusses des Bezirksraths anzubringen.

Im Uebrigen steht dem Betheiligten gegen die Beschlüsse des Bezirksraths (§§ 39—41) Beschwerde bei dem Provinzialrath zu.

Die Motive bemerken hierzu:

§ 46 regelt die Zuständigkeitsverhältnisse, läßt den ordentlichen Rechtsweg da, wo derselbe nach den der Verordnung vom 16. Juni 1838 bisher stattfand, auch für die Folge zu und scheidet im Uebrigen zwischen reinen Verwaltungssachen und Verwaltungsstreitsachen.

Die Kommission nahm die vorgeschlagenen Bestimmungen an und änderte den Absatz 2 nur redaktionell dahin ab, daß der zuständige Bezirksrath von dem Provinzialrathe, und wenn die Verkehrsanstalten in verschiedenen Provinzen liegen, von dem Minister für Handel bestimmt werden solle.

---

§ 20.

Die außerordentliche Wegebaulast der gewerblichen Betriebe.

Unter der sogen. außerordentlichen Wegebaulast versteht man die Verpflichtung von Personen, welche einen Weg in außerordentlicher Weise abnutzen, dem Wegebaupflichtigen einen Beitrag zur Unterhaltung des Weges zu bezahlen. Sie unterscheidet sich von der Nachbarhülfe, indem letztere regelmäßig nur im Falle der Bedürftigkeit des Wegebaupflichtigen und für den einzelnen Baufall gewährt wird, während diese dauernd und ohne Rücksicht auf die Prästationsfähigkeit des Wegebaupflichtigen festgesetzt werden kann.

Sie unterscheidet sich auch von der den Wegebauverbänden obliegenden Baulast, indem in Wegebauverbänden die Kosten der Wegeunterhaltung unter mehreren Wegebaupflichtigen nach einem bestimmten Maßstab (Staatssteuer, Grundbesitz ꝛc.) aufgebracht werden, während hier ein Nichtwegebaupflichtiger nach Verhältniß der Baulast, welche er verursacht, herangezogen wird.

Das hannoversche Gesetz vom 28. Juli 1851 [1]) enthält in der durch das Gesetz vom 26. Februar 1877 [2]) veränderten Fassung folgende Bestimmung:

> Werden Gemeindewege oder Landstraßen in Folge des Betriebes von Fabriken, Bergwerken, Steinbrüchen, Ziegeleien oder ähnlichen Unternehmungen in erheblicher Weise dauernd abgenutzt, so kann auf den Antrag derjenigen, deren Unterhaltungslast durch solche Unternehmungen vermehrt wird, den Unternehmern nach Verhältniß dieser Mehrkosten ein angemessener Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des betreffenden Weges auferlegt werden.
>
> Ueber den Eintritt der Voraussetzung und die Höhe des Betrages, sowie darüber, ob derselbe in Geld oder Naturalleistungen bestehen soll, entscheidet in Ermangelung gütlicher Vereinbarung die Landdrostei in Uebereinstimmung mit dem provinzialständischen Verwaltungsausschusse endgültig.

Die Bestimmung hat eine weitere Abänderung erfahren durch § 64 des Zuständigkeitsgesetzes. Hiernach entscheidet über den besonderen Beitrag auf Klage des Wegebaupflichtigen in erster Instanz: bei Gemeindewegen in Landkreisen der Kreisausschuß, bei sonstigen Wegen der Bezirksausschuß. [3]) Bei den Gemeindewegen in allen bezüglich der allgemeinen Landesverwaltung selbständigen Städten steht diese Entscheidung dem Bezirksausschusse zu.

Eine ähnliche Bestimmung ist in den Landestheilen, in welchen das französische Recht gilt, nach dem Gesetz vom 16. September 1807 Artikel 38 in Betreff der „forets ou bois, mines ou minières“ in Kraft. [4]) Nach dem französischen Gesetz vom 21. März 1836 Artikel 14 können jedesmal, wenn ein von der Gemeinde in fahrbaren Stand gesetzter Nachbarweg durch Ausbeutung von Bergwerken und Steinbrüchen, durch Waldbenutzung oder jede andere Gewerbe-Unternehmung fortdauernd oder zeitweise abgenutzt wird, den Unternehmern oder Eigenthümern besondere Leistungen (subventions speciales) auferlegt werden, deren Betrag mit der außergewöhnlichen Beschädigung, welche jene Ausbeutungen verursachen, in Verhältniß steht.

---

[1]) Hannoversche G.S. 1851 Abth. I S. 141 ff.

[2]) G.S. 1877 S. 18; vgl. Ebert, Wegegesetzgebung in Hannover S. 38.

[3]) Ueber die Zuständigkeit der Behörden s. unten § 27 d. W. Bei Landstraßen bedarf der Kreisausschuß zur Geltendmachung des Anspruchs nicht der besonderen Legitimation durch einen zur Anstellung der Klage ermächtigenden Beschluß des Kreistages. O.V.G. E. Bd. 17 S. 69.

[4]) s. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz S. 402 ff.

Ferner bestehen gleichartige Bestimmungen in Lauenburg,[5]) im Regierungsbezirk Kassel[6]) und in den Provinzen Sachsen,[7]) Westfalen[8]) und Schlesien.[9])

Die Heranziehung der gewerblichen Betriebe zu Beiträgen soll erfolgen in Lauenburg, wenn ein Weg in erheblicher Weise durch Fabriken 2c. abgenutzt wird, in Kassel, wenn Landwege in Folge des Betriebes in erheblicher Weise dauernd abgenutzt werden, in Sachsen, Westfalen und Schlesien wenn ein öffentlicher Weg in Folge der Anlegung von Fabriken 2c. vorübergehend oder durch deren Betrieb dauernd in erheblichem Maße abgenutzt wird.

Entscheidend für die Anwendbarkeit der vorstehend bezeichneten Spezialgesetze ist, daß der Betrieb die Abnutzung verursacht; wer den Transport unternimmt, ist gleichgültig.[10]) Die Verpflichtung erstreckt sich nicht nur auf die Abnutzung der Straßen durch den Transport solcher Materialien, welche die Fabrik selbst bezieht und verarbeitet, sondern auch der von der Fabrik vertriebenen Produkte, also z. B. bei einer Zuckerfabrik nicht nur auf den Transport der Rüben nach der Fabrik, sondern auch auf das Absahren der Schnitzel von derselben. Da aber für die Bemessung dieser Beiträge die Vermehrung der Unterhaltungslast den Maßstab abgeben soll, so muß ermittelt und in Abzug gebracht werden, in welchem Maße die Straßen durch andere Transportfuhren in Anspruch genommen werden würden, wenn beim Nichtbestehen der Fabrik an Stelle des Rübenbaus die Produktion anderer landwirthschaftlicher Bodenerzeugnisse träte.[11])

Die Einführung derselben Grundsätze auch in allen andern Provinzen war in den Entwürfen einer Wegeordnung vorgesehen. Der Entwurf von 1865[12]) berechtigte die Regierung auf Antrag der Gemeinde einzelnen Gemeindemitgliedern besondere Wegebauleistungen aufzuerlegen. Die Kommission des Herrenhauses dehnte diese Be-

---

[5]) § 24 der Wege-O. für Lauenburg vom 7. Febr. 1876. Off. Woch.Bl. S. 27 § 64 Zust.Ges.

[6]) § 7 Ges. v. 16. März 1879, G.S. S. 225 § 64 Zust.Ges Die Bestimmung bezieht sich auf alle Wege mit Ausnahme der von dem kommunalständischen Verbande zu unterhaltenden früheren Staatsstraße (Motive, Drucks. d. H.H. 1878/79 Nr. 56 S. 11).

[7]) Ges. vom 28. Mai 1887 (G.S. S. 277). Vgl. Drucks. d. H.H. 1887 Nr 27.

[8]) Ges v. 14. Mai 1888 (G.S. S 116).

[9]) Ges. v. 16. April 1889 (G.S. S. 100).

[10]) O.V.G. E Bd 14 S. 298.

[11]) Erk. d. O.V.G. v. 27. Juni 1888 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 380, 413.

[12]) Drucks. d. H.H. Nr. 11 § 36 S. 66 u. 106.

stimmung insofern aus, als auch die Heranziehung solcher Unternehmungen zum Zweck der Schadloshaltung benachbarter Gemeinden für zulässig erklärt wurde,[13]) und fand hiermit die Billigung des Herrenhauses.[14])

Der Entwurf von 1875 schloß sich an die Beschlüsse des Herrenhauses von 1865 an. Ueber den Eintritt der Voraussetzung und die Höhe des Beitrages sollte der Kreisausschuß im Verwaltungsstreitverfahren entscheiden.[15]) Die Kommission des Abgeordnetenhauses billigte das Prinzip des Entwurfs und dehnte dasselbe auf alle öffentlichen Wege, auch auf Chausseen, aus.[16]) Derselbe Grundsatz findet sich in den Entwürfen von 1876[17]) und 1877[18]) und wurde auch von den bezüglichen Kommissionen gebilligt, doch wurde durch die Fassung des Paragraphen zum Ausdruck gebracht, daß von der Ausnahmebestimmung des Paragraphen nur Gebrauch gemacht werden soll, wo eine ganz ungewöhnliche Benutzung des Weges und ein ganz ungewöhnlicher Schaden sichtbar zu Tage tritt.[19])

Der Entwurf von 1877 bestimmte, daß die in Rede stehenden Bestimmungen auf die Unternehmer von Eisenbahnanlagen nicht Anwendung finden sollen. Die Motive bemerkten dazu, diese Bestimmung, die übrigens von den mit der Vorberathung der letzten Entwürfe beauftragten Kommissionen des Abgeordnetenhauses unbeanstandet angenommen sei, werde ohne Weiteres gerechtfertigt erscheinen, wenn man erwäge, daß Eisenbahnen gleichfalls öffentliche Verkehrsstraßen seien und diejenigen, welche zur Förderung des Verkehrs eine solche Anlage geschaffen haben, unmöglich noch dazu angehalten werden könnten, für die aus einer solchen Förderung des Verkehrs sich ergebende erhöhte Wegebaulast aufzukommen.

Die Kommission war darin einig, daß Eisenbahnanlagen, soweit sie nur Verkehrsstraßen sind, um des besonderen Nutzens willen, welchen sie den von ihnen berührten Gemeinden gewähren, eine Ausnahmestellung beanspruchen könnten, daß aber, so weit sie eigenen gewerblichen Zwecken der Eisenbahnunternehmer dienen, die Regel eintreten müsse, und daß nach dieser Richtung an den bestehenden Verpflichtungen durch das Gesetz Nichts habe geändert werden sollen.

---

13) a. a. O. S. 128.
14) Stenogr. Ber. 1865 S. 133, 134.
15) Drucks. d Abg.-H. Nr. 24 S. 12 § 44.
16) a. a. O. Nr. 331 S 30 ff.
17) Drucks. d. Abg.-H. 1876 Nr. 17, § 24 S. 8.
18) Drucks. d. Abg.-H. 1877 Nr. 14 § 65 S. 15.
19) a. a. O. Nr. 181 S. 23.

Diese Gründe führten zur Abänderung der vorgeschlagenen Bestimmung in folgender Fassung:

Auf die Unternehmer von Eisenbahnlagen finden die vorstehenden Bestimmungen nur soweit Anwendung, als es sich um solche Anlagen handelt, welche, wie Waarenmagazine und dgl., nur das Privatinteresse des Unternehmers betreffen, nicht aber durch den allgemeinen Zweck der Bahn, als öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung zu dienen, bedingt sind.

Bei den durch die Gesetze vom 3. November 1838 und 11. Juni 1874 begründeten Verpflichtungen der Unternehmer von Eisenbahnen bezüglich der Anlegung, Verlegung und Unterhaltung von Wegen behält es sein Bewenden.

---

§ 21.

Von der Pflicht zur Unterhaltung der Eisenbahnzufuhrwege.

1. Pflicht des Wegebaupflichtigen. 2. Pflicht der Bahnverwaltung nach § 4 Eis.Ges. 3. nach § 14 Enteignungs-Ges. 4. nach § 14 Eis.Ges. 5. Wirkung der landespolizeilichen Anordnung. 6. Fehlen einer landespolizeilichen Bestimmung über die Unterhaltungspflicht. 7. Umwandlung von Eisenbahnprivatwegen in öffentliche.

1. Es ist oben[1]) ausgeführt worden, daß ein Eisenbahnzufuhrweg Theil der Bahnanlage selbst und somit Privatweg oder auch ein öffentlicher Weg sein kann. Als öffentlicher im Sinne des gemeinen Wegerechts wird er namentlich dann gelten, wenn entsprechende Dispositionen seitens des ordentlichen Wegebaupflichtigen und des Eisenbahnunternehmers unter Zustimmung der Polizeibehörde getroffen worden sind.[2]) Ist ein Eisenbahnzufuhrweg Theil der Bahnanlage, so untersteht er der Aufsicht der Bahnpolizeibehörden, ist er ein öffentlicher, so unterliegt er der Aufsicht der Wegepolizeibehörde. Ueber die Pflicht zur Unterhaltung von Eisenbahnzufuhrwegen sind folgende Fälle zu unterscheiden: Die Eisenbahnzufuhrwege können als öffentliche schon vor Anlage der Bahn bestanden haben oder sind behufs des Anschlusses des Wegenetzes an

---

[1]) § 1 Nr. 6 S. 17 d. W.

[2]) Erk. d. O.V.G. v. 25. Mai 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII. S. 357) und vom 10. Febr. 1889 (O.V.G. E. Bd. 17 S. 322).

die Bahnanlage als öffentliche neu angelegt. In beiden Fällen liegt die Pflicht zur Unterhaltung regelmäßig dem bisher nach öffentlichem Recht Verpflichteten ob. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob dieselben verbreitert oder anderweit ausgebaut worden sind, ob dieselben eine erhöhte oder vertiefte Lage erhalten haben u. s. w. Das öffentliche Wegerecht enthält, abgesehen von Spezialbestimmungen,[3]) nicht den Grundsatz, daß derjenige, welcher vermehrten Verkehr und damit vermehrte Aufwendungen verursacht, zu den Kosten der Unterhaltung beizutragen hat. Der Wegebaupflichtige hat daher auch die Verpflichtung, nach den geltenden allgemeinen Grundsätzen[4]) die im Interesse des Bahnverkehrs erforderlichen neuen Wege anzulegen, bezw. die vorhandenen Wege umzugestalten. Der Beginn der Unterhaltungslast des Wegebaupflichtigen ist auch nicht davon abhängig, daß die Bahnverwaltung ihrer etwa bestehenden Verpflichtung, einen Zufuhrweg auszubauen, noch nicht vollständig nachgekommen ist.[5])

2. Diese allgemeinen Grundsätze werden jedoch durch Spezialbestimmungen modifizirt. Die Eisenbahnverwaltung ist nach § 8 zu 5 und § 24 Ges. vom 3. November 1838[6]) verpflichtet, diejenigen Anlagen herzustellen und zu unterhalten, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen kann, nöthig sind. Dahin gehört nach § 14 des auch für die Eisenbahnanlagen maßgebenden Ansiedelungsgesetzes vom 25. August 1875[7]) jedenfalls die Anlage eines solchen „offenen" Weges, welcher die einzige Verbindung des Bahnhofs mit dem nächsten öffentlichen Wege herstellt, ohne welchen der Bahnhof überhaupt unzugänglich und für das Publikum unnutzbar sein würde.

Die Beschlußfassung, welche neuen Wege die Bahnverwaltung anzulegen und zu unterhalten hat, ist auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes, welcher lautet:

> Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handelsminister vorbehalten, ebenso sind die Verhältnisse der Konstruktion, sowohl der Bahn als der anzuwendenden

[3]) S. hierüber § 20 d. W.

[4]) S. oben S. 45 d. W. u. Erk. d. R.G. v. 16. Febr. 1882 (J. M.Bl. 1883 S. 33). O.V.G. E. Bd. 17 S. 312, 322.

[5]) Erk. d. O.V.G. v. 10. Dez. 1887 (Preuß. Verw.Bl. IX S. 127).

[6]) G.S. S. 505.

[7]) G.S. S. 405. O.V.G. E. Bd. 5 S. 396. Erk. d. O.V.G. vom 29. Juni 1887 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 28) und vom 20. Febr. 1889 (O.V.G. E. Bd. 17 S. 316).

Fahrzeuge, an diese Genehmigung gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

der Landespolizeibehörde zugewiesen.[8])

Die Landespolizeibehörde hat bei ihrer Beschlußfassung über die Anlage und Unterhaltung von Eisenbahnzufuhrwegen nach den angeführten Bestimmungen an dem Grundsatz festzuhalten, daß die für den Bahnbetrieb erforderlichen Anlagen auf Kosten des Bahnunternehmers hergestellt und unterhalten werden und durch dieselben keine Vermehrung der Wegebaulast des Wegebaupflichtigen herbeigeführt wird. Wenn also in Folge der eingetretenen Veränderungen, z. B. der Verlegung, der anderweiten Einrichtung (Niveauübergänge ꝛc.) öffentlicher Wege, eine Vermehrung der Unterhaltungslast eintritt, so ist dem Eisenbahnbauunternehmer dieses Mehr aufzuerlegen. Dagegen liegt es nicht in der Absicht des Gesetzes, dem Unternehmer die bisherige Unterhaltungslast aufzubürden und dadurch den Wegebaupflichtigen zu entlasten.[9])

3. Eine fernere Unterhaltungspflicht der Bahnverwaltung kann begründet werden durch § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874,[10]) welcher lautet:

> Der Unternehmer ist zugleich zur Einrichtung derjenigen Anlagen an Wegen,[11]) Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluthsanstalten u. s. w. verpflichtet, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden. Auch die Unterhaltung dieser Anlagen liegt ihm ob, insoweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener demselben Zweck dienender Anlagen hinausgeht.
>
> Ueber diese Obliegenheiten des Unternehmers beschließt der Bezirksausschuß (§ 21).

Die Anordnung von Anlagen auf Grund dieser Bestimmung kann nur in Verbindung mit der Planfeststellung erfolgen.[12]) Der

---

[8]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 197.

[9]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 199, Seydel, Enteignungsges. S. 88.

[10]) G.S. S. 221.

[11]) Unter dem Ausdruck „Wege" sind auch Chausseen begriffen, Erk. des O.V.G. v. 30. Okt. 1878 (v. Brauchitsch, Verwaltungsges. 7. Aufl. Bd. 4 S. 373 Note 2).

[12]) Seydel, Enteignungsgesetz S. 78, 89.

Rechtsweg ist ausgeschlossen.[13]) Es ist zu beachten, daß nach dieser Bestimmung nur die Herstellung derjenigen Anlagen gefordert werden kann, welche zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden. Aus diesem Gesichtspunkt wird die Herstellung und Unterhaltung von Eisenbahnzufuhrwegen regelmäßig nicht gefordert werden können.[14])

4. Neben dem § 14 des Enteignungsgesetzes ist § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. Mai 1838 in Geltung verblieben.[15]) derselbe lautet:

> Außer der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluthsanlagen ꝛc. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.
>
> Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlage erst nach der Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Kaution zu bestellen haben.

Die Regierungspräsidenten sind hiernach in ihrer Eigenschaft als Landespolizeibehörden nach wie vor befugt, von dem Unternehmer einer Eisenbahnanlage auch außerhalb des eigentlichen Enteignungsverfahrens die Herstellung und Unterhaltung von Wegen zu fordern[16]) und die ursprünglich getroffenen Entscheidungen, die sich als nicht zweckmäßig herausgestellt haben, abzuändern oder zurückzunehmen.[17])

---

[13]) R.G. E. v. 3. Dez. 1879 (Eis.V.Bl. 1880 S. 261), v. 23. Dez. 1881 (J. M.Bl. 1882 S. 353, v. 19. Sept. 1884 (J. M.Bl. S. 269) u. Seydel a. a. O. S. 84.

[14]) Entsch. des Min. f. Handel vom 10. Mai 1876, O.V.G. E. Bd. 9 S. 243, v. Brauchitsch a. a. O. S. 374, R.G. E. v. 18. Mai 1881, Braun u. Blum, Annalen des Reichsgerichts Bd. 4 S. 92, Seydel a. a. O. S. 81.

[15]) § 158 Zust.G. M.R v. 21. Juni 1880 (Eis Verw.Bl. S. 284), Seydel, Enteignungsgesetz, Berlin 1887 S. 77. Kommiss.Ber. zu § 75 des Entwurfs einer Wege-O. v. 1877, Drucks. d. Abg.H. Nr. 181 S. 26; s. unten § 26 Nr. 7 d. W.

[16]) v. Brauchitsch a. a. O. S. 373 Note 1.

[17]) Seydel a. a. O. S. 79.

Gegen die Entscheidung des Regierungspräsidenten findet nur die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten und kein Verwaltungsstreitverfahren statt.[18])

Das Königl. O. V. G. hat aus den Materialien des Gesetzes nachgewiesen, daß auch hier die Absicht des Gesetzgebers dahin ging, den § 14 nur auf Anlagen, welche nöthig sind, „damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden", nicht aber auch auf solche Anlagen anzuwenden, welche weitergehende öffentliche Interessen zum Gegenstande haben, insbesondere also auf öffentliche Wege, die zwar auch dem benachbarten Grundbesitzer, regelmäßig aber weit darüber hinausgehenden Zwecken dienen.[19]) Ist gleichwohl eine Wegeanlage einmal in das landespolizeiliche Projekt aufgenommen, so kann es bezüglich der Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers keinen Unterschied machen, ob dies unter Bezugnahme auf § 4 oder § 14 a. a. O. geschehen ist.

5. Es ist in den ad 2—4 bezeichneten Fällen Aufgabe der Landespolizeibehörde bezw. des Bezirksausschusses, nach ihrem Ermessen festzusetzen, ob die Bahnverwaltung zur Anlage und zur Unterhaltung eines Weges zu verpflichten und ob der Weg als Theil der Bahnanlage oder als öffentlicher Weg gelten soll.[20]) Die Wegepolizeibehörde ist nicht berechtigt, auf Grund der vorbezeichneten Gesetze Anordnungen zu treffen.[21])

Ist jedoch durch landespolizeiliche Anordnung ein Bahnzufuhrweg als öffentlicher bezeichnet und die Unterhaltung desselben der Bahnverwaltung auferlegt, so wird hierdurch die Bahnverwaltung in den Kreis der nach öffentlichem Recht Verpflichteten gestellt. Die landespolizeiliche Anordnung ist ein öffentlich-rechtlicher Akt. Die landespolizeilichen Auflagen bilden die Grundlage für die Thätigkeit der Ortspolizeibehörden, welchen es obliegt, ihre Erfüllung fortgesetzt zu überwachen und nöthigenfalls zu erzwingen. Die

---

[18]) § 158 Zust.Ges., Erk. d. O.V.G. v. 3. März 1883 (Arch. f. Eisenbahnwes. S. 411), Seydel a. a. O. S. 80.

[19]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 197, vgl. die Judikatur bei Seydel a. a. O. S. 86, 87.

[20]) M.R. v. 5. Nov. 1880 (Eis.Ver.Bl. 1880 S. 537) u. vom 20. Juni 1884 (M.Bl. S. 172).

[21]) Vgl. § 62 des Entw. einer Wege-O. von 1876, Drucks. d. Abg.H. Nr. 17 S. 17, S. 27, Nr. 152 S. 54, Stenogr. Ber. 1876 S. 62; Entw. einer Wege-O. von 1877 S. 75, Drucks. d. Abg.H. Nr. 14 S. 17, Nr. 181 S. 26, s. unten § 27 d. W.

Wegepolizeibehörde kann daher unter der vorbezeichneten Voraussetzung von der Bahnverwaltung Alles dasjenige fordern, was sie von anderen Wegebaupflichtigen zu fordern berechtigt ist, und kann unter Umständen selbst die Verbreiterung eines öffentlichen Weges erzwingen.[22]) Es ist hierbei, wie schon oben[23]) ausgeführt worden, unerheblich, ob der Grund und Boden sich im Privateigenthum befindet, oder eine besondere Uebergabe des Weges stattgefunden hat.[24])

6. Bei der landespolizeilichen Prüfung der Bahnprojekte soll in Ansehung eines jeden nach dem Projekte oder in Folge landespolizeilicher Anordnung von der Eisenbahnverwaltung anzulegenden neuen Weges festgestellt werden, ob demselben die Eigenschaft eines dem allgemeinen Verkehr dienenden öffentlichen oder eines nur für den Bahnhofsverkehr bestimmten, zur Bahnanlage gehörigen oder sonstigen Privatweges zukommt, und wem demgemäß die Unterhaltung obliegt.[25]) Es entstehen Schwierigkeiten, wenn diese Verwaltungsvorschrift nicht beachtet wird.

Ist eine neue Wegeanlage zwar in das landespolizeilich genehmigte Projekt aufgenommen, aber nichts darüber bestimmt, ob der Weg als öffentlicher oder als Privatweg (Zubehör der Bahnanlage) gelten soll, so ist die allgemeine Benutzung für die Oeffentlichkeit allein noch nicht entscheidend, da auf Eisenbahnzufuhrwegen, auch wenn sie private der Bahnanlage sind, thatsächlich ein allgemeiner, ungehinderter Verkehr stattfindet.[26])

Aus der besonderen Bestimmung des Eisenbahnzufuhrweges ergiebt sich jedoch, daß derselbe als Privatweg anzuerkennen ist, wenn er für die Bahnanlage als einziger Zufuhrweg unentbehrlich und für jeden anderen Zweck des öffentlichen Verkehrs untauglich ist.[27]) In diesem Falle liegt die Pflicht der Unterhaltung, da es sich um einen Theil der Eisenbahnanlage handelt, der Bahnverwaltung ob. Letztere kann jedoch hierzu lediglich von der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde, aber nicht von der Wegepolizeibehörde angehalten werden, da diese nur die aus dem öffentlichen Recht begründeten Verpflichtungen durchzuführen hat.

---

[22]) Entsch. d. O.V.G. Bd. IX S. 198, S. 241.

[23]) S. 7, 8, 79 ff. d. W.

[24]) O.V.G. E. Bd. IX S. 189.

[25]) M.R. v. 5. Nov. 1880 (Eis.Ver.Bl. 1880 S. 537), Seydel a. a. O. S. 89.

[26]) Vgl. oben S. 19 d. W.

[27]) Erk. d. O.V.G. v. 25. Mai 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 358).

Ist eine Wegeveränderung landespolizeilich genehmigt, bezw. angeordnet, dagegen über die Unterhaltung des Weges nichts ausdrücklich bestimmt, so fragt sich, ob der bisher zur Unterhaltung des alten Weges Verpflichtete oder die Bahnverwaltung zur Unterhaltung verpflichtet ist. Das Königl. O.V.G.[28]) führt aus, Gegen die Annahme, daß für die Unterhaltung der nach sonst bestehendem Rechte Wegebaupflichtige aufzukommen habe und demselben zu überlassen sei, seine etwaigen Entschädigungsansprüche zivilrechtlich zu verfolgen, erhebe sich das Bedenken, daß so der Wegebaupflichtige in eine ungünstigere Lage versetzt werden würde, als jeder Privateigenthümer, gegen welchen das Recht zur Zwangsenteignung angewandt wird. Ebensowenig könne aus dem Mangel der Regelung der Unterhaltungspflicht gefolgert werden, daß die Eisenbahngesellschaft die Unterhaltung des veränderten Weges unter allen Umständen allein übernehmen müsse, — wohl aber, daß nach dem Willen der Landespolizeibehörde die Unterhaltung des angeordneten insoweit durch die Eisenbahngesellschaft erfolgen solle, als erforderlich sei, um eine Kränkung des Rechts des ordentlichen Wegebaupflichtigen durch eine rechtswidrige Vermehrung seiner Baulast auszuschließen. Hiernach gehe die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung nur soweit, als die zum Ersatz geschaffene Neuanlage die Unterhaltungsstraße vermehrt. Diese Rechtsgrundsätze seien nicht erst durch den § 14 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 neu geschaffen worden, viel mehr seien sie, wie in den legislatorischen Verhandlungen über dieses Gesetz vielfach anerkannt sei, schon vorher geltendes Recht gewesen. Entstehe darüber Streit, so habe die Polizeibehörde über den Umfang der jedem Theile obliegenden Verpflichtung gemäß § 2 Art. IV der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881[29]) Beschluß zu fassen, da die Eisenbahngesellschaft aus einem Titel des öffentlichen Rechts, der landespolizeilichen Genehmigung oder Anordnung der Wegeänderung, an der Unterhaltungslast partizipire. Das O.V.G. führt dann noch des Näheren aus, welche Momente bei der zahlenmäßigen Berechnung des auf den früher Verpflichteten und die Eisenbahnverwaltung treffenden Antheils der Unterhaltungsosten zu berücksichtigen sind.

Diese Grundsätze unterliegen m. E. sowohl in materieller als formeller Beziehung nicht unerheblichen Bedenken. Die Wegebaulast

---

[28]) O.V.G. E. Bd. IX S. 198.

[29]) Jetzt § 56 des Zust.G.

wird nur aus einem Titel des öffentlichen Rechts begründet.[30]) Ein solcher Titel ist nicht vorhanden, wenn das landespolizeilich genehmigte Projekt über die Unterhaltung nichts bestimmt. Der vermuthliche Wille der Landespolizeibehörde ist kein geeigneter Rechtstitel. In Ermangelung einer Festsetzung der Landespolizeibehörde, durch welche der Eisenbahnunternehmer zur Unterhaltung eines Weges verpflichtet wird, verbleibt daher die Last dem bis dahin nach öffentlichem Recht zur Unterhaltung Verpflichteten, also regelmäßig der Gemeinde. Der Gesichtspunkt, daß hierdurch der Wegebaupflichtige in eine ungünstigere Lage versetzt wird, als jeder Andere, gegen welchen das Enteignungsverfahren angewandt wird, kann demgegenüber nicht ins Gewicht fallen; denn der Wegebaupflichtige ist in der Lage, im Enteignungsverfahren seine Rechte geltend zu machen, und behält, wie jeder Andere, seinen Regreßanspruch, wenn er durch ein Versehen der Behörden in seinen Rechten gekränkt sein sollte. Der Wegebaupflichtige ist endlich auch in der Lage, bei der Landespolizeibehörde zu beantragen, daß die fehlende Festsetzung über die Unterhaltungspflicht nachträglich erfolge.

In formeller Beziehung besteht das Bedenken, daß nach der Entsch. des O. V. G. der Wegepolizeibehörde die Festsetzung zugewiesen wird, in welchem Umfange der Eisenbahnunternehmer und der nach öffentlichem Recht Wegebaupflichtige an der Unterhaltung partizipiren sollen. Dieselben Gründe, aus welchen die Wegepolizeibehörde zur Regulirung der Nachbarhülfe nicht zuständig ist,[31]) schließen auch hier deren Kompetenz aus. Da die Beschlußfassung über landespolizeiliche Anordnungen dem Regierungspräsidenten bezw. dem Minister zugewiesen ist, so wird nach dem allgemeinen Grundsatz des § 59 der Kreisordnung hierdurch die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörde ausgeschlossen.

7. Wenn ein Weg, der von dem Eisenbahnunternehmer zur Verbindung der Bahnhofsgebäude für den Personen- und Güterverkehr mit dem nächsten öffentlichen Wege als sein Privatweg angelegt ist, demnächst in einen öffentlichen Weg umgewandelt wird, so geht damit die Verpflichtung zu seiner Unterhaltung auf das nach lokalem, provinziellem oder gemeinem Rechte zur Unterhaltung der öffentlichen Wege überhaupt verpflichtete Rechtssubjekt über. Es folgt dies aus dem schon hervorgehobenen Grundsatze, daß Bahn-

---

[30]) s. oben § 18 Nr. 1 d. W.

[31]) s. unten § 27 d. W.

hofswege nicht beschränkte öffentliche Wege (wie Mühlen, Kirchschulwege), sondern unter staatlicher Aufsicht stehende Privatwege des Eisenbahnunternehmers sind, und daß, wenn solche Wege öffentliche werden, es sich daher keineswegs nur um eine Erweiterung ihrer Bestimmung, welche ihren rechtlichen Charakter und die von demselben abhängige Unterhaltungspflicht unberührt läßt, vielmehr um eine vollständige Aenderung ihrer rechtlichen Natur handelt, welche für die Unterhaltungslast entscheidend ist.[32])

---

[32]) O.V.G. E. Bd. XV S. 285, Bd. XVII S. 312, 319; vgl. oben § 18 Nr. 1 d. W.

Theil III.

Von den Chausseen.

§ 22.

Begriff der Chausseen.

Die Entwürfe einer Wegeordnung von 1865 und 1875 enthalten keine Definition des Begriffs der Chausseen. Zur Rechtfertigung dieser Unterlassung ist in den Motiven des Entwurfs von 1865 [1]) bemerkt: „Die Dammstraßen des Allgemeinen Landrechts sind Chausseen. Wesentliche Merkmale derselben sind die Packlage und die regelmäßige Bepflanzung mit Bäumen. Vornehmlich werden dieselben durch Verleihung eines Heberechts gekennzeichnet, welches letztere dann zugleich über die Unterhaltungspflicht entscheidet. Die Praxis wird über die Unterscheidung der Chausseen von anderen Wegen, auch von einem sogenannten chausseemäßigen Ausbau, nicht in Zweifel sein." Die Motive zu dem Entwurf von 1875 [2]) bezeichnen als wesentliches Merkmal die kunstmäßige Anlage, sowie den Umstand, daß sie zu jeder Jahreszeit und für jedes Fuhrwerk, insbesondere auch für das Lastfuhrwerk fahrbar sind.

Bei der kommissarischen Berathung des Entwurfs von 1875 [3]) erklärte der Vertreter der Staatsregierung, der Entwurf bezeichne unter Chausseen diejenigen Kunststraßen, welche den jeweiligen Normativbedingungen entsprächen und für welche die besonderen Rechte und Vergünstigungen der §§ 24 f. des Entwurfs in Anspruch genommen wären.

Die Kommission des Abg. H. für diesen Entwurf [4]) theilte die Wege lediglich nach der Person des Unterhaltungspflichtigen in Provinzialstraßen, Kreisstraßen und Gemeindewege ein. Die besondere legislatorische Behandlung der Chausseen fiel dadurch weg.

Das kgl. Oberverwaltungsgericht hat sich dahin ausgesprochen, daß eine Straße nicht durch die Art ihres Ausbaues „Chaussee"

---

1) Drucks. d. H.H. Anl. 11 S. 103.
2) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 24 S. 98.
3) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 331 S. 16.
4) Drucks. d. Abg.H. Nr. 181 S. 21 § 37a.

werde, sondern dadurch, daß sie den für die Chausseen erlassenen reglementarischen und gesetzlichen Bestimmungen unterstellt sei[5]) und hat aus diesem Grunde eine durch Verlegung todtgelegte Strecke einer früheren Chausse als Kommunikationsweg anerkannt.

Das Chausseepolizeigesetz vom 20. Juni 1887[6]) bestimmt endlich im § 12:

Als Kunststraßen (Chausseen) im gesetzlichen Sinne gelten in dem Geltungsbereiche dieses Gesetzes:

1. alle Kunststraßen, auf welche die Verordnung vom 17. März 1839, betreffend den Verkehr auf den Kunststraßen (Gesetz-Samml. 1839 S. 80), Anwendung findet,

2. alle Kunststraßen, für welche das Recht zur Erhebung von Chausseegeld verliehen ist, oder die zusätzlichen Bestimmungen zu dem Chausseegeldtarif vom 29. Februar 1840 (Gesetz-Samml. 1840 S. 97) für anwendbar erklärt sind,

3. diejenigen Kunststraßen, welche auf Antrag des Unterhaltungspflichtigen als solche staatlich von dem Oberpräsidenten anerkannt werden.

Die vorstehende Definition ist entscheidend für die Anwendbarkeit der zum Schutz der Chausseen erlassenen Polizeigesetze, aber sie erschöpft den Begriff der Chausseen nicht. Es giebt eine große Zahl von Chausseen, für welche weder die Anwendbarkeit der Verordnung vom 17. März 1839, noch das Recht zur Chausseegelderhebung, noch die Anerkennung seitens des Oberpräsidenten nachgesucht ist, und die doch als Chausseen angesehen werden müssen, weil eine Verpflichtung besteht, dieselben chausseemäßig zu unterhalten. In der dauernden kunstmäßigen Unterhaltung besteht begrifflich und nach der Entwickelung, welche der Chausseebau in Preußen genommen hat, der Gegensatz der Chausseen zu anderen öffentlichen Wegen. Es müssen daher unter Chausseen außer den im Gesetz vom 20. Juni 1887 bezeichneten auch diejenigen öffentlichen Wege begriffen werden, deren chausseemäßige Unterhaltung aus Gründen des öffentlichen Rechtes sichergestellt ist.[7])

---

[5]) Entsch. Bd. 9 S. 250.

[6]) G.S. S. 301.

[7]) Vgl. § 2 des hannöverschen Gesetzes v. 20. Juni 1851 (G.S. S. 119): „Landes-Chausseen sind solche kunstmäßig angelegte oder anzulegende Wege zum allgemeinen Gebrauche, deren Anlegung und Unterhaltung Staatslast ist (jetzt

Aus Vorstehendem erhellt, daß die Frage, ob eine Straße eine Chaussee, eine rechtliche ist und der rechtlichen Prüfung bedarf. Es kann daher nicht als gerichtskundig angenommen werden, daß eine Wegestrecke eine Chaussee ist.[8])

---

§ 23.

Von der Begründung der Chausseebaupflicht.

1. Entstehungsgründe der Baupflicht. 2. Pflicht der Provinzialverbände. 3. Form der Kreistagsbeschlüsse. 4. Kreisanleihe. 5. Mehrbelastung einzelner Kreistheile. 6. Kreistagsbeschluß über künftige Unterhaltung. 7. Genehmigung der Beschlüsse. 8. Revision der Projekte.

1. In der Praxis der Verwaltungsbehörden, der Verwaltungsgerichte und der Civilgerichte hat nie ein Zweifel obgewaltet, daß nach dem geltenden Recht die Uebernahme der Chausseebau- und Unterhaltungspflicht auf Freiwilligkeit beruht.[1])

Der Bau von Chausseen ist in Preußen zum großen Theil durch den Staat bewirkt worden; außerdem aber auch durch Privatunternehmer,[2]) insbesondere durch Aktienvereine, desgleichen durch Gemeinden oder ständische Korporationen, gegen Bewilligung von Prämien aus Staatsfonds beziehungsweise der Erhebung von Chausseegeld und gegen Verleihung fiskalischer Vorrechte. Der Bau von Chausseen durch den Staat hat seit Erlaß des Dotationsgesetzes vom 18. Juli 1875 aufgehört; der Bau von Chausseen durch Aktienvereine kommt auch wohl nicht mehr vor.[3]) Nach der Entwickelung,

---

Provinziallast), vorbehaltlich der Beschränkungen nach §§ 11 u. 16." Vgl. Großh. hess. Ges. v. 12. Okt. 1830 Art. 1 (R.Bl. S. 357).

[8]) Erk. d. O.V.G. v. 10. Nov. 1883 (Selbstverwaltung Jahrg. 11 S. 27).

[1]) Erk. d. Ob.Trib. v. 26. Sept. 1816 in v. Kamptz, Annalen Bd. XI S. 488 ff., O.V.G. E. Bd. 2 S. 267, Bd. 3 S. 184, Bd. 4 S. 247, Bd. 7 S. 258, Bd. 10 S. 176, Bd. 11 S. 214, Erk. d. R.G. v. 25. Febr. 1889 (Preuß. Verw.Bl. X S. 349), Entw. einer Wegeordnung von 1865 § 19, Drucks. d. H.H. Nr. 11 S. 103, Stenogr. Ber. 1876 S. 58, Drucks. des Abg.H.1877/78 Nr. 14 S. 42, vgl. hannov. Ges. über den Chausseebau v. 20. Juni 1851 § 2 (Hann. G.S. S. 119), Nass. Ges. v. 2. Okt. 1862 § 2 (V.Bl. S. 176), Großh. Hess. Ges. v. 12 Okt. 1830 Art. 1 u. 2 (R.Bl. S. 357).

[2]) K.O. v. 21. Juli 1809 u. M.R. v. 3. Mai 1816 u. ergänzende Verfügungen bei v. Rönne, Wegepolizei S. 178 ff. u. bei Rumpf, Verwaltung der Chausseen S. 34 ff.

[3]) Ein Verzeichniß der Aktienchausseen s. bei v. Rönne a. a. O. S. 196 ff., vgl. die Mittheilungen F. J. Neumanns über die Interessenten-Chausseen gegen-

welche die Provinzial- und Kreisverwaltung genommen hat, entsteht jetzt die Pflicht zum Bau und zur Unterhaltung einer Chaussee durch Beschluß der zuständigen Organe (Provinz, Kreis, Gemeinde) und die Bestätigung des Beschlusses durch die Aufsichtsbehörde. Außerdem ist die Pflicht zur Unterhaltung der früheren Staatschausseen durch die ausdrückliche Bestimmung des § 18 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 den Provinzialverbänden übertragen[4]) und endlich entsteht die Pflicht zur Chausseeunterhaltung auf Grund des § 138 II 15 A. L.R. durch die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung.[5])

Gleichviel auf welchem dieser Rechtsgründe die Unterhaltungspflicht beruht, so gelten für den Umfang derselben die allgemeinen Grundsätze, wonach für die an den Wegebaupflichtigen zu stellenden Anforderungen das vorhandene Bedürfniß entscheidend ist.[6]) Diese Anforderungen werden regelmäßig größer sein als bei anderen öffentlichen Wegen. Beispielsweise erstreckt sich die Wegebaulast auch auf die behufs der Chausseegelderhebung erforderlichen Einrichtungeu.[7]) Besteht eine Pflicht zur Unterhaltung von Chausseen, so ist sie auch polizeilich erzwingbar.[8])

Der Chausseebau hat sich historisch als der kunstmäßige Ausbau der Land- und Heerstraßen d. h. der von einer Stadt,von einem Post- oder Zollamt zum andern laufenden Straßen (§ 1 II 15 A. L.R.) entwickelt. Die Bestimmung für den inneren Verkehr der Ortschaften, die sie berühren, ist etwas Accidentielles, Nebensächliches. Hiermit steht im Zusammenhange, daß die Pflicht zur Unterhaltung der Bürgersteige an den Seiten von Chausseen in Ortschaften und die Pflicht zur Reinigung im Bereiche der Ortschaftem dem Chausseebaupflichtigen nicht obliegt.[9])

2. Den Provinzialverbänden bezw. den im § 18 des Dotationsgesetzes bezeichneten weiteren Kommunalverbänden ist die Verpflichtung zur Unterhaltung der früheren Staatschausseen mit allen Pertinenzien

---

über den alten Kreisstraßen in seinem Gutachten über „die progressive Einkommensteuer im Staats- und Gemeindehaushalt" Leipzig. 1874 S. 52 ff.

[4]) Vgl. Circular v. 27. Jan. 1876, M.Bl. S. 34.

[5]) O.V.G. E. Bd. 11 S. 214. Erk. d. O.V.G. v. 9. Dez. 1887 (Preuß. Verw.Bl. X S. 58) u. v. 1. Dez. 1888 (a. a. O. S. 248).

[6]) s. oben § 11 d. W. u. Erk. in vor. Anm.

[7]) Vgl. hannov. Ges. über den Chausseebau v. 20. Juni 1851 § 5.

[8]) O.V.G. E. Bd. 11 S. 217.

[9]) s. §§. 5 u. 12 d. W.

übertragen. Hierzu gehören insbesondere die im Zuge der Chausseen befindlichen Brücken.[10]) Die Pflicht zur Brückenunterhaltung ist jedoch davon abhängig, ob dieselben früher aus dem Chausseebau-Unterhaltungsfonds unterhalten sind. Sind sie aus einem andern Fonds, z. B. dem Wasserbaufonds, unterhalten, so haben die Provinzialverbände keine Verpflichtung.[11]) Der Eigenthumsübergang ist nach § 18 des Dotationsgesetzes an die Uebernahme der Unterhaltung geknüpft. Für die nicht ausgebauten Straßen, welche in die Verwaltung und Unterhaltung Dritter übergehen, ist der Eigenthumsübergang ausgeschlossen. Dasselbe gilt bezüglich der ausgebauten Straßen, wenn im gegebenen Falle einer solchen Uebernahme begründete Rechte entgegenstehen.[12])

Mit der Uebertragung der Staats-Chausseen auf die Provinzialverbände sind nicht ohne Weiteres die Verbände als Universalsuccessoren des Fiskus in alle aus früherer Zeit demselben etwa noch obliegenden bezüglichen Verbindlichkeiten eingetreten, und es können somit Gläubiger, welchen aus früherer Zeit Ansprüche gegen den Fiskus als den Chausseeinhaber zustanden, auch nach dem Inkrafttreten jenes Gesetzes noch immer diese Ansprüche im Klagewege gegen den Fiskus geltend machen.[13])

Den Provinzialverbänden ist überlassen, die Verwaltung und Unterhaltung der ihnen überwiesenen Staatschausseen auf engere Kommunalverbände nach Maßgabe der mit denselben zu treffenden Vereinbarung zu übertragen. Die Provinzen haben von dieser Befugniß den Kreisen gegenüber in erheblichem Maße Gebrauch gemacht.[14])

Durch § 2 des Dotationsgesetzes ist den Provinzialverbänden ferner die Fürsorge für den Umbau von chaussirten Wegen übertragen. Der Bau von Chausseen erfolgt hiernach regelmäßig unter Gewährung von Beihülfen (Chausseebauprämien) seitens der Provinzen nach Maßgabe der bestehenden Reglements. In diesen Reglements ist vielfach festgesetzt, daß die Bewilligung von Prämien nur erfolgen soll, wenn die Chaussee vorwiegend dem öffentlichen Verkehrsinteresse entspricht, und wenn die Aufbringung der Mittel und die Unterhaltung

---

10) s. oben § 3 Nr. 7 S. 53 u. Erk. d. R.G. v. 13. Juli 1881 (Preuß. Verw.Bl. III S. 14).

11) O.V.G. E. Bd. 7 S. 1.

12) Erk. d. R.G. v. 28. Okt. 1887 (Preuß. Verw.Bl. IX S. 94.)

13) R.G. E. Bd. 7 S. 288.

14) Eine vergleichende Uebersicht der Wegebauverwaltung der einzelnen Provinzialverbände nach dem Stande von 1883 ist abgedruckt im Centralblatt der Bauverwaltung 1884 Nr. 30 u. im Preuß. Verw.Bl. V Nr. 52.

sicher gestellt ist. In den meisten Provinzen ist die Festsetzung der Höhe der Prämien dem Ermessen des Provinzialausschusses überlassen;[15] in andern ist das Maximum der zu bewilligenden Prämie fixirt,[16] oder es ist auch die Höhe der Prämie für die einzelnen Chausseeklassen gleichmäßig festgesetzt.[17]

3. Die Pflicht zum Neubau und zur Unterhaltung von Chausseen entsteht in den meisten Fällen durch Beschluß der Kreiskorporationen.

Bezüglich der Form und des Inhaltes der bezüglichen Kreistagsbeschlüsse sind folgende Grundsätze maßgebend:

Ein Chausseebau macht regelmäßig Kreisabgaben erforderlich, welche nicht auf einer gesetzlichen Verpflichtung beruhen. Es ist daher gemäß § 119 der Kreisordnung ein ausführlicher Vorschlag zu dem Beschlusse welcher über:

a) den Zweck desselben,
b) die Art der Ausführung,
c) die Summe der zu verwendenden Kosten,
d) die Aufbringungsweise,

das Nöthige enthält, von dem Kreisausschuß oder einer besonderen Kommission[18] auszuarbeiten und jedem Abgeordneten mindestens 14 Tage vor Abhaltung des Kreistages schriftlich zuzustellen.

Zweck des Beschlusses ist der Bau einer Chaussee zur Verbindung der bestimmt zu bezeichnenden Ortschaften. Hierbei wird die Nothwendigkeit des Baues mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse des betreffenden Kreistheils zu begründen sein.

Die Art der Ausführung ergiebt sich aus dem aufgestellten Bauprojekt. Falls nach den bestehenden provinziellen Reglements

---

[15]) vgl. die sämmtlichen Reglements im Anhange d. W.

[16]) Brandenburg 1/3 der Baukosten und nicht mehr als 4 M. auf den laufenden Meter, in den Kreisen, welche nicht den Durchschnitt an Provinzialchausseen haben, höchstens 5 M. pro l. M., aber nicht mehr als 5/12 der Baukosten, wo noch nicht die Hälfte des Durchschnitts vorhanden, 6 M. pro l. M., aber nicht mehr als 1/2 der Baukosten (Nr. 2 der Bedingungen); Pommern in der Regel nicht über 33 1/3 % der Anschlagskosten oder über 6 M. pro Meter Wegelänge, in keinem Falle über 50 % der Anschlagssumme (Nr. IV der Bedingungen vom 5. Februar 1885); Westphalen in der Regel nicht über 1/3 der Gesammtkosten (§ 22 der Bestimmungen v. 13. März 1859); Schleswig-Holstein nicht über 5000 M. pro Kilometer (§ 3 des Regl. v. 25. Okt. 1875, A.Bl. 1876 S. 21).

[17]) Ostpreußen, Chausseeen I. Klasse 50 %, II. Kl. 45 %, III. und IV. Kl. 40 % der Baukosten (Bestimmungen vom 30. März 1887 Nr. 1).

[18]) § 134 Nr. 1 der K.O., M.R. v. 28. Juni 1875 (M.Bl. S. 267).

die Prämiirung in verschiedenen Bauklassen erfolgt, so ist die Bauklasse, in welcher gebaut werden soll, zu bezeichnen.

Die Summe der zu verwendenden Kosten ergiebt sich aus dem Kostenanschlage. Zu dieser Summe können die Bauzinsen hinzutreten. Wenn eine Kreisanleihe erst nach Vollendung des Chausseebaues aufgenommen werden soll, oder wenn die Provinz die bewilligte Prämie erst nach Vollendung des Baues, bezw. in bestimmten Raten auszahlt, oder wenn den Interessenten für die nach § 13 der Kreisordnung etwa festgesetzten Provinzialleistungen bestimmte Zahlungsfristen gesetzt sind, so muß sich der Kreis vorübergehend zur Verauslagung der Baukosten größere Geldmittel beschaffen, als später im Wege der Kreisanleihe definitiv zu decken sind. Die hierfür zu zahlenden Zinsen (Bauzinsen) gehören zu den Baukosten.

Die Aufbringungsweise der zu verwendenden Kosten kann bestehen in Verausgabung der etwa disponiblen Fonds des Kreises, in Aufnahme einer Anleihe und Aufbringung der Zinsen durch Kreissteuern bezw. in Heranziehung der Interessenten zu Provinzialleistungen nach § 13 der Kreisordnung.

4. Regelmäßig geschieht die Deckung der erforderlichen Kosten durch eine Kreisanleihe. Eine solche kann bei einem Geldinstitut kontrahirt oder kann in Form von Begebung von Inhaberpapieren (Kreisanleihescheinen) aufgenommen werden. In letzterem Falle gelten folgende Vorschriften:[19])

a) Zur Ausgabe von Kreisanleihescheinen bedarf es eines Allerhöchsten Privilegiums.[20])

b) Die Anleihescheine dürfen nur in Reichswährung und in Stücken ausgestellt werden, die mindestens auf 200 M. lauten; die an die alte Thalerwährung erinnernden Stücke zu 300, 600 M. u. s. w. sind zu vermeiden.[21])

c) Mit den Anweisungen ist der Regel nach nur eine Zinsscheinreihe für einen Zeitraum von fünf Jahren auszugeben.[22])

d) Für die Tilgung derartiger Anleihen gilt der Grundsatz,

---

19) v. Brauchitsch, Verw.Ges., Note 320 zu § 176 der Kreisordnung.

20) Ges. v. 17. Juni 1833, G.S. S. 75. Ein Muster für das Privilegium, sowie für die Anleihescheine, Zinsscheine und Anweisungen (Talons) ist mittelst Ministerialreskripts vom 1. Nov. 1879 (Min.Bl. 1880 S. 14, v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze 9. Aufl. S. 342) mitgetheilt.

21) M.R. vom 21. Juli 1875 (M.Bl. S. 207).

22) M.R. vom 17. April 1854 (M.Bl. S. 94).

daß der jährliche Tilgungssatz auf mindestens 1 Prozent, und in solchen Fällen, in welchen die durch die Anleihe zu beschaffenden Mittel zu gewinnbringenden Anlagen[23]) verwendet werden sollen, auf mindestens $1\frac{1}{2}$ Prozent des Schuldkapitals, unter Zuwachs der durch die Tilgung ersparten Zinsen und der Ertragsüberschüsse der betreffenden Anlagen, festzusetzen ist.[24])

Der Beginn der Tilgung soll auf spätestens 2 Jahre nach Begebung der Anleihe festgestellt werden. Die Tilgung kann in Form der Ausloosung oder des freihändigen Ankaufs in dem durch den Tilgungsplan vorgesehenen Betrage geschehen. Bei Abmessung der Zahl, in welcher die verschiedenen Nennwerths-Kategorien der Anleihestücke auszugeben sind, ist auf die planmäßigen Tilgungsbeträge Rücksicht zu nehmen.[25])

e) Die Bekanntmachung der ausgeloosten und gekündigten Schuldverschreibungen hat in Zeiträumen von 6, 3, 2 und 1 Monat vor dem Zahlungstermin zu erfolgen und darf sich auf eine einmalige Veröffentlichung nicht beschränken.[26])

5. Der Kreistag ist nach § 13 der Kreisordnung befugt, die Kreisangehörigen derjenigen Kreistheile, welchen eine Chaussee in besonders hervorragendem Maße zu Gute kommt, zu den Kosten der Chaussee in höherem Maße wie andere Kreisangehörige heranzuziehen.[27]) Hierbei gelten folgende Grundsätze:[28])

1. Die Mehrbelastung einzelner Kreistheile darf, wie aus dem Prinzip des § 10 und der Stellung des § 13 der Kreisordnung zu entnehmen ist, nur nach Quoten der für die betreffende Einrichtung aufzubringenden Kreisabgaben, nicht aber in Form von quantitativ feststehenden Beträgen und ebensowenig nach Quoten des Kostenbedarfs erfolgen.[29]) Die Auferlegung einer derartigen Präzipualquote

---

[23]) Hierher gehören Chausseen in keinem Falle.

[24]) M.R. v. 8. Sept. 1868 (M.Bl. S. 276) u. v. 22. März 1875 (M.Bl. S. 124).

[25]) M.R. v. 1. Nov. 1879, II. (M.Bl. 1880 S. 12).

[26]) Cirk.Erl. v. 17. April 1854 Nr. 8 (M.Bl. S. 94).

[27]) Nach französischem Recht kann auf Privatgrundstücke, welche durch einen Wegebau eine erhebliche Werthерhöhung erfahren haben, die Pflicht zur Zahlung einer Entschädigung bis zum Betrage der Hälfte des Vortheils gelegt werden. G. v. 16. Sept. 1807 Art. 30, Wand Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz S. 243 ff.

[28]) M.R. v. 1. Nov. 1879 A. 1. (M.Bl. 1880 S. 11), v. Brauchitsch Note 41 zu § 13 d. K.O.

[29]) M.R. v. 19. Febr. u. 11. Aug. 1875 (M.Bl. S. 78 u. 211).

(20, 25, 30 u. s. w. Prozent der für die betreffende Kreiseinrichtung aufzubringenden) kann sich beziehen:

a) auf die Aufbringung der Herstellungskosten (Neubaukosten einer Chaussee),

b) falls der Kreis die Aufnahme einer Anleihe zur Deckung dieser Kosten beschließt, auf die zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Mittel,

c) auf die Kosten der Unterhaltung der Anlage.

2. Unbeschadet des zu 1 ausgesprochenen Grundsatzes ist selbstverständlich bei Bemessung der als Mehrbelastung aufzubringenden Quote der Kreisabgaben derjenige quantitative Betrag, welcher in der Mehrbelastung Deckung finden soll, zunächst zu ermitteln und nach ihm das Verhältniß der Mehrbelastung der Interessenten zur Präzipualbelastung des gesammten Kreises festzusetzen.[30])

3. Die Mehrbelastung ist allen Kreisangehörigen der betreffenden Kreistheile, und zwar nach demjenigen Verhältnisse aufzuerlegen, in welchem die von ihnen zu entrichtenden Staatssteuern überhaupt mit Zuschlägen für Kreiszwecke getroffen werden. Die Mehrbelastung einer einzelnen Klasse von Kreisangehörigen, sowie die Festsetzung verschiedener Quoten für die präzipuale Heranziehung der einzelnen Steuergattungen widerspricht dem der Kreisordnung zu Grunde liegenden Prinzipe der gleichmäßigen Heranziehung der Kreisangehörigen zu den Kreisabgaben nach einem, ein für alle Male feststehenden Vertheilungsmaßstabe.[31])

4. Die Kreisvertretung ist nicht befugt, eine Mehrbelastung durch Auferlegung bestimmter Naturalleistungen zu beschließen, sondern darf nur gestatten, daß die Präzipualleistungen durch Naturalleistungen ersetzt werden dürfen.[32])

5. Durch vertragsmäßige Vereinbarung zwischen der Kreiskorporation und den betheiligten Gemeinden bezw. Gutsbesitzern kann die Entrichtung eines quantitativ feststehenden Betrages zu

---

[30]) M.R. v. 11. Aug. 1875 (M.Bl. S. 211).

[31]) M.R. v. 31. Okt. 1873 (M.Bl. S. 32).

[32]) M.R. v. 11. Aug. 1875 (M.Bl. S. 211), Sitzung d. H.H. v. 24. Okt. 1872 (Sten.Ber. S. 420), der Satz im § 13 der K.O. „die Mehrbelastung kann nach Maßgabe der Beschlüsse des Kreistages durch Naturalleistungen ersetzt werden" ist bedeutungslos und überflüssig, da auch ohne eine solche Bestimmung der Kreisausschuß befugt wäre, den Präzipualinteressenten zu gestatten, ihre Beiträge durch Naturalleistungen abzutragen.

Gunsten der herzustellenden Einrichtung, an Stelle der Präzipualbelastung mit Kreisabgaben, stipulirt werden.[33])

6. Die einem einzelnen Kreistheile auferlegte Präzipualquote der Kreisabgaben kann — je nach dem besonderen Vortheile, den einzelne Ortschaften des Kreistheiles an der betreffenden Kreiseinrichtung haben — innerhalb des Kreistheiles, zufolge besonderer Festsetzungen der Kreisvertretung wiederum in verschiedenen, nach Quoten zu bestimmenden Unterabstufungen der Präzipualbelastung aufgebracht werden.

7. Der nach § 176 Nr. 2 der Genehmigung des Ministers des Innern unterliegende Kreistagsbeschluß ist gleichzeitig auf die Frage hin zu prüfen, ob die Auferlegung von Zuschlagsquoten zu den Kreisabgaben eine Belastung der Kreisangehörigen in Höhe von mehr als 50 pCt. des Gesammtaufkommens an direkten Staatssteuern zur Folge hat. Es kommt hierbei nicht darauf an, ob die Belastung mit Kreisabgaben zu den speziellen Zwecken der beschlossenen Kreiseinrichtung — z. B. zu Chausseebauzwecken — 50 pCt. jenes Steuersolls erreicht, sondern darauf, ob der aus den Beschlüssen der Kreisvertretung sich ergebende Betrag der Kreisabgaben, einschließlich jener Zuschlagsquoten, unter Hinzurechnung des gesammten Jahressolls der Kreisabgaben die oben bezeichnete Grenze des Sollaufkommens der direkten Staatssteuern überschreitet.[34])

8. Die Mehrbelastung muß in Form von Quoten der für die betreffende Kreiseinrichtung ausgeschriebenen Kreisabgaben ausgesprochen werden. Falls also auf Grund des § 12 Abs. 1 und 2 für Verkehrszwecke ein besonderer Aufbringungsmaßstab der Kreisabgaben besteht, ist dieser Maßstab auch für die Zuschlagsquoten zu Grunde zu legen.[35])

6. Es entsteht die Frage, ob ein Kreistagsbeschluß, welcher über den Bau einer Chaussee disponirt, zugleich auch Bestimmungen über die künftige Unterhaltung der Chaussee enthalten muß. Der Entwurf einer Wegeordnung 1875 enthielt in Uebereinstimmung mit dem Entwurf von 1865 die Bestimmung:

> § 28. Wer gegen Verleihung der vorbezeichneten Rechte oder Vergünstigungen die chausseemäßige Unterhaltung der

---

[33]) M.R. v. 18. Febr. 1880 (M.Bl. S. 78).

[34]) M.R. v. 1. Nov. 1879 zu A. 7 (M.Bl. 1880 S. 11).

[35]) v. Brauchitsch Note 42 zu § 13 K.O.

Straßen nach bewirktem Ausbau übernommen hat, kann zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten durch den Regierungspräsidenten angehalten werden,

und die Motive bemerkten hierzu:[36])

„Praktische Erfahrungen und Vorkommnisse haben die Frage an die Hand gegeben, ob und wie weit ein Zwang gegen den Chausseebauunternehmer zur Ausführung des Baues und zur ordnungsmäßigen Unterhaltung auszuüben sei. In einigen Fällen ist nach dieser Seite hin durch besondere Stipulationen Vorsorge getroffen, in anderen Fällen hat der Mangel einer gesetzlichen oder vertragsmäßigen Handhabe sich sehr nachtheilig erwiesen. Die Kunststraßen bilden einen Theil des Wegenetzes und der durch sie gegebene Wegetraktus kann in den meisten Fällen nicht entbehrt werden. Unvollständig ausgebaute oder schlecht unterhaltene Kunststraßen sind weniger praktikabel als ein ordnungsmäßig angelegter Kommunikationsweg. Tritt ein im öffentlichen Interesse nicht statthafter Zustand der Kunststraßen ein, so müssen nach gegenwärtiger Lage der Gesetzgebung die in dem betreffenden Bezirke Wegebaupflichtigen zu einer genügenden Herstellung des Weges angehalten werden. Die allseitigen Uebelstände, welche ein solches Eintreten Dritter auf das Gebiet des Chausseebauunternehmers mit sich führt, liegen zu Tage; der Regel nach geht damit auch die Aussicht, die Kunststraße noch zu erhalten, beziehungsweise wieder herzustellen, verloren. Die Vorschrift des Entwurfs beschränkt sich darauf, die ordnungsmäßige Unterhaltung der Chaussee nach bewirktem Ausbau zu sichern. Handelt es sich erst um die Ausführung eines übernommenen Baues, so treten manche der bezeichneten Uebelstände nicht ein, und liegt somit auch ein geringeres Interesse vor, einen gesetzlichen Zwang eintreten zu lassen. Die nach dem Entwurf übrigens nur fakultativ zugelassene Ausübung jenes Zwanges dem Unterhaltungspflichtigen gegenüber, welcher besondere Befugnisse für sich in Anspruch genommen hat und freiwillig in eine Verpflichtung eingetreten ist, dürfte dagegen durch das öffentliche Interesse hinlänglich gerechtfertigt erscheinen."

Ferner enthielt der Entwurf einer Wegeordnung von 1877 im § 80 die Bestimmung:

Die Uebernahme des Ausbaues eines öffentlichen Weges als Chaussee ist eine freiwillige, sie verpflichtet aber den Unternehmer zur dauernden ordnungsmäßigen Unterhaltung

---

[36]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 24 S. 9 u. 100.

der Chaussee als solcher nach Maßgabe der in den Normativbestimmungen enthaltenen allgemeinen Vorschriften und der Anordnungen der zuständigen Behörde.

und die Motive hierzu bezeichnen die Verpflichtung zur Unterhaltung als eine nothwendige Folge der freiwilligen Uebernahme des Ausbaues der Chaussee.[37])

Das geltende Recht enthält keine Bestimmung, wonach der Bau einer Chaussee zur Uebernahme der Unterhaltung verpflichtet.[38]) In Ermangelung eines die Unterhaltung regelnden Beschlusses des Kreistages würde also kein zur chausseemäßigen Unterhaltung Verpflichteter vorhanden sein und es würden lediglich die vor dem Ausbau der Chaussee Wegebaupflichtigen nach Maßgabe ihrer früheren Verpflichtung zum Wegebau herangezogen werden können. Dies kann, wie in den angeführten Motiven hervorgehoben, erhebliche Inkonvenienzen zur Folge haben. Die Aufsichtsbehörde, welche über die Bestätigung eines Beschlusses betreffend den Bau einer Chaussee zu entscheiden hat, erscheint daher befugt, zu verlangen, daß der Kreistagsbeschluß auch Bestimmungen über die künftige Unterhaltung enthalte, sofern die Unterhaltung nicht von anderen Verbänden übernommen ist. Hierüber wird namentlich dann kein Zweifel obwalten können, wenn eine bezügliche Beschlußfassung des Kreistages nur aus Versehen unterblieben ist.

Hieraus folgt weiter, daß neben der Bezeichnung des Maßstabes, nach welchem die zur Deckung der Kosten der auszuführenden Chausseebauten erforderlichen Mittel, bezw., soweit diese Mittel im Wege einer Anleihe beschafft werden sollen, die zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe nothwendigen Summen aufzubringen sind, es auch eines ausdrücklichen Beschlusses in Betreff des Maßstabes für die Aufbringung der Kosten der Unterhaltung der fertiggestellten Chausseen bedarf.[39])

7. Die früher erforderliche Genehmigung das Königs zum Neubau von Chausseen ist nach der Kab. O. vom 25. Okt. 1878 weggefallen; es bedarf der ministeriellen Genehmigung nur noch zur Anlegung von Chausseen in Kreisen, die an nichtdeutsche Staaten

---

37) Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 14 S. 42.

38) s. oben Anm. 1.

39) M.R. v. 1. Nov. 1879 B. 2 (M.Bl. 1880 S. 11); vgl. auch unten § 24 Nr. 1 d. W.

grenzen, sowie von solchen, die in Festungsrayons einmünden sollen.[40])

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1877[41]) schrieb in den letzten beiden Fällen die Zustimmung des Ministers für Handel, im Uebrigen aber die Zustimmung des Bezirksraths vor.[42]) Die Ertheilung sollte davon abhängig sein, daß das Bauprojekt den Anforderungen des allgemeinen Verkehrs entspricht und der Nachweis über das Vorhandensein der zum Bau und zur dauernden Unterhaltung der Chaussee als solcher erforderlichen Mittel geführt wird. Die Motive bemerkten hierzu, in ersterer Beziehung werde von dem Bezirksrath auch zu prüfen sein, ob die projektirten Chausseen in die richtige Klasse eingereiht und die Konstruktions- ꝛc. Verhältnisse derselben den Ansprüchen des öffentlichen Verkehrs und den Forderungen der Normativbestimmungen richtig angepaßt seien. Die Kommission des Abgeordnetenhauses strich die in Rede stehenden Bestimmungen.[43])

Die auf Chausseebauten bezüglichen Beschlüsse der Kreistage bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, und zwar insoweit es sich um die Aufnahme einer Anleihe oder die Uebernahme der Unterhaltung einer Chaussee handelt, der Bestätigung des Bezirksausschusses,[44]) soweit es sich um Mehr- oder Minderbelastung einzelner Kreistheile handelt, der Bestätigung des Ministers des Innern, und sofern durch die Chausseeanlage eine Belastung der Kreisangehörigen durch Kreisabgaben über 50 Prozent des Gesammtaufkommens der direkten Staatssteuern herbeigeführt wird, der Bestätigung des Ministers des Innern und der Finanzen.[45])

Konkurriren bei der Bestätigung der betreffenden Kreistagsbeschlüsse mehrere Behörden, so ist die Bestätigung zunächst von derjenigen Behörde auszusprechen, welche hinsichtlich des Fundamental-

---

40) Kab.O. v. 24. Sept. 1867 u. 17. Juli 1874, M.R. v. 2. Nov. 1878 (M.Bl. 1879 S. 38).

41) Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 14 § 49 S. 12 u. 42.

42) Der Entwurf von 1875 schrieb die ministerielle Genehmigung vor, sofern die Verleihung der fiskalischen Vorrechte in Anspruch genommen wird. Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 24 S. 7.

43) Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 181 S. 63.

44) § 177 Nr. 5 u. 6 d. K.O. v. Brauchitsch, Note 321 zu § 177 a. a. O.

45) Wegen Bestätigung der Beschlüsse des Provinziallandtages s. § 119 der Prov.O. v. 29. Juni 1875, der Landgemeinden § 31 Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883 §§ 64—66, II, 6 A.L.R. v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetz 9. Aufl. Note 93 zu § 31 a. a. O.

beschlusses zuständig ist (z. B. von dem Bezirksausschuß in Betreff der Aufnahme einer Anleihe), da die aus diesem Beschlusse sich ergebenden weiteren Konsequenzen (z. B. die Belastung der Kreisangehörigen durch Kreisabgaben über 50 Prozent des Gesammtaufkommens an direkten Staatssteuern) erst dann der Kognition der hierfür zuständigen Behörde unterliegen, wenn der Fundamentalbeschluß, der ohne die Bestätigung nichtig ist, letztere erlangt hat.

Die Anträge auf Ertheilung der ministeriellen Bestätigung bezw. auf Erwirkung eines Allerhöchsten Privilegiums wegen Ausgabe von Inhaberpapieren sind mittelst Berichts des Regierungspräsidenten, als der erstinstanzlichen Aufsichtsbehörde über die Verwaltung der Kommunalangelegenheiten der Landkreise,[46]) vorzulegen. Der Bericht muß gleichzeitig gemäß der Bestimmung des Zirkularerlasses vom 8. August 1854[47]) eine gutachtliche, eventuell im Einvernehmen mit der Finanzabtheilung der Bezirksregierung abzugebende Aeußerung darüber enthalten, ob die durch die Aeußerung der Kreistagsbeschlüsse verursachte Belastung der Kreisangehörigen mit Kreisabgaben die Sicherheit der Einziehbarkeit der Staatssteuern gefährden würde.

8. Die Revision der Chausseebauprojekte geschieht seitens der Provinzialverwaltung, falls die Bewilligung einer Chausseebauprämie verlangt wird. Die landespolizeiliche Prüfung der Chausseeneubauprojekte durch den Regierungspräsidenten hat nur insoweit zu erfolgen, als die Verleihung des Enteignungsrechts, das Recht der Wegegelderhebung und der sonstigen sog. fiskalischen Vorrechte in Frage kommt.[48]) Die Einreichung der Projekte hat vor der Bauausführung zu erfolgen.[49])

---

46) § 177 K.O.

47) M.Bl. S. 183.

48) M.R. v. 8. Jan. 1878 (M.Bl. S. 20), v. 2. Nov. 1878 (M.Bl. 1879 S. 38) u. v. 10. Okt. 1886 (M.Bl. S. 211). Ueber die landespolizeiliche Revision in Hannover, vgl. Hugenberg, Mittheilungen über den Hannöverschen Wegebau, Hannover 1877 S. 29 u. 41.

49) M.R. v. 13. Juli 1882 (M.Bl. S. 224).

§ 24.

Die Vorrechte und besonderen Bestimmungen zum Schutz der Chausseen.

1. Verleihung von Vorrechten. 2. Chausseegeld. 3. Fiskalische Vorrechte. 4. Verfahren bei Rückforderung von Chausseegeld und bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen.

1. Im Geltungsgebiet des A. L.R. sind die Unternehmer von Chausseebauten (Provinzen, Kreise, Gemeinden) befugt, die Verleihung bestimmter Rechte für die Chausseen zu beantragen. Abgesehen von dem Rechte der Enteignung,[1]) sind dies das Recht der Chausseegelderhebung und die sogenannten fiskalischen Vorrechte.[2]) Die Verleihung erfolgt, wenn die Chausseen den Normativbestimmungen für Chausseebauten entsprechen.[3]) Außerdem aber wird regelmäßig die Verleihung davon abhängig gemacht, daß die den Bau unternehmenden Korporationen die künftige Unterhaltung der Chaussee unternehmen[4]) und sich in bindender Form den im Bundesrathsbeschluß vom 25. Juni 1869 bezeichneten, im Interesse der Reichstelegraphen-Verwaltung festgestellten Verpflichtungen der Straßenbauverwaltungen unterwerfen.[5])

---

[1]) s. hierüber unten Th. V d. W.

[2]) Bekanntmachung der bezügl. landesherrlichen Erlasse, Ges. v. 10. April 1872 § 1. G.S. S. 615. Schutzvorschriften in den neuen Provinzen: a) Schleswig-Holstein. Ges. betr. wegepolizeiliche Vorschriften für Schleswig-Holstein mit Ausnahme von Lauenburg v. 15. Juni 1885 (G.S. S. 289). Polizei-Regl. betr. die Benutzung der öffentl. Fahr- und Fußwege für den Kreis Herzogthum Lauenburg v. 23. Febr. 1876 (Off. Woch.-Bl. 1876 S. 48). b) Hannover. Ges. über die Wegegelderhebung, den Gebrauch der Chausseen und die Wegepolizei v. 4. Dez. 1834 §§ 13—29 (Hannov. G.S. S. 319); Ges. betr. die Radfelgenbeschläge v. 22. Febr. 1879 (G.S. S. 19), vgl. Ebert, Wegegesetzgebung in Hannover, 2. Aufl. S. 228 ff., 241; Hugenberg, Mittheilungen über den hannoverschen Wegebau S. 65 ff. c) Hessen-Nassau. Die nass. Verordnungen vom 12. Dez. 1854 (V.Bl. S. 351), v. 12. Okt. 1855 (V.Bl. S. 196) u. v. 28. Jan. 1857 (V.Bl. S 10); das Frankfurter Ges. v. 17. Nov. 1846, die Breite der Radfelgen betr. (Ges. u. Stat.S. VIII S. 182) ist aufgehoben durch Ges. v. 27. Mai 1887 (G.S. S. 281).

[3]) s. unten § 25 Nr. 1.

[4]) vgl. Zirk. d. Reg. zu Posen v. 20. Dez. 1836, v. Kamptz, Annalen Bd. XX S. 1020, des Oberpräsidenten der Provinz Preußen v. 11. Mai 1842 (M.Bl. S. 155), Erk. des O.V.G. v. 7. Dez. 1887 (Preuß. Verw.Bl. X S. 59).

[5]) M.R. v. 21 Aug. 1869, (M.Bl. S. 221), Kab.O. v. 25. Okt. 1878, M.R. v. 2. Nov. 1878 (M.Bl. 1879 S. 38), M.R. v. 1. August 1888 (M. d. öff. A. III 12390).

2. Die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung erfolgt auf Grund königlicher Verordnung[6]) und die Erhebung nach den Sätzen des Tarifs vom 29. Februar 1840.[7])

Für die Staatsstraßen (jetzt Provinzialstraßen) ist durch das Gesetz vom 27. Mai 1874 die Einstellung der Erhebung von Chausseegeld vom 1. Januar 1875[8]) ab angeordnet und sind dadurch die auf die Verwaltung der Chausseegefälle bezüglichen Bestimmungen[9]) antiquirt. Motive für diese Einstellung sind einmal die aus der Ungleichheit der Chausseegeldtarife in den alten Provinzen einerseits, und den Provinzen Hannover aus Schleswig-Holstein andererseits, sowie aus der gänzlichen Befreiung der Provinz Hessen-Nassau von dem Chausseegelde folgende ungleichmäßige Belastung der Staatsangehörigen, sodann die durch die Art der Hebung herbeigeführte Hemmung des Verkehrs und der mit der Hebung verbundene, verhältnißmäßig nicht unbeträchtliche Kostenaufwand gewesen. Das Gesetz beschränkt sich ausdrücklich auf die Aufhebung des Chausseegeldes auf den Staatsstraßen und läßt die Wegegelderhebung auf den übrigen Chausseen unberührt, weil, wie es in den Motiven heißt, eine Aenderung in dieser Beziehung von erheblicher, zur Zeit gar nicht zu übersehender Bedeutung für die betreffenden Kreise und Kommunen sein würde.

Mit Rücksicht darauf, daß es hiernach in das Belieben der Unterhaltungspflichtigen gestellt ist, ob sie auf die fernere Ausübung des Rechts zur Wegegelderhebung verzichten wollen, mit Rücksicht ferner auf die zur Zeit noch dringend wünschenswerthe Vermehrung von Chausseen erklärte der Entwurf einer Wegeordnung von 1875[10]) die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung auch fernerhin für zulässig, schrieb jedoch zunächst die gutachtliche Aeußerung des Bezirksausschusses vor, welche vorzugsweise auf die Bedeutung der neu anzulegenden Straße und auf die Kräfte der Unterhaltungspflichtigen sich beziehen sollte. Der Entwurf von 1876 war mit dem vorjährigen übereinstimmend, schrieb jedoch die Anhörung des Provinzialraths vor. Die Kommission[11]) nahm die Regierungs-

---

[6]) Kab.O. v. 4. Sept. 1882, vgl. M.R. v. 18. Dez. 1882 (M.Bl. 1883 S. 2, vgl. oben § 19 Nr. 2 S. 293 d. W).

[7]) G.S. S. 94, Kommentar zu dem Tarif s. im Anhang d. W.

[8]) G.S. S. 184. Reg.B. Cassel, Fin.Ges. v. 25. März 1865 (G.S. S. 3), Hessen-Darmstadt u. Hessen-Homburg, Fin.Ges. v. 26. Sept. 1864 § 3 u. V. v. 1. Okt. 1864 (Großh. Hess. Reg.Bl. S. 372).

[9]) Rumpf, Verwaltung der Chausseen S. 11 ff.

[10]) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 24, § 24 S. 8. Motive S. 98.

[11]) Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 152 S. 15.

vorlage an; ein Antrag, daß Heberechte künftig nicht mehr verliehen werden dürften, erhielt nicht die Mehrheit. Der Entwurf von 1877 ordnete im § 59 an, daß eine Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung fortan nicht mehr stattfinde. In den Motiven[12]) ist auf den bei der vorjährigen kommissarischen Berathung gestellten Antrag Bezug genommen, und weiter bemerkt: da eine gleiche Forderung von vielen anderen Seiten, insbesondere auch von landwirthschaftlichen Vereinen erhoben sei, so habe die Staatsregierung die Frage, ob mit Rücksicht auf die Erleichterung des Verkehrs von der Verleihung von Hebungsrechten gänzlich abzusehen sei, einer wiederholten eingehenden Prüfung unterworfen und dieselbe nunmehr, aus den schon oben bei den §§ 44 und 45 erwähnten Gründen,[13]) und da ohnehin die Anträge auf Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung jetzt nicht allein nicht mit der früheren Regelmäßigkeit, sondern nur noch in vereinzelten Fällen gestellt würden, bejahen zu sollen geglaubt. Von einer Aufhebung der zur Zeit noch bestehenden Hebungsrechte sei dagegen aus den Gründen, welche dafür sowohl in den Motiven, wie bei der Berathung des Entwurfs des Gesetzes vom 27. Mai 1874 geltend gemacht seien[14]) und auch gegenwärtig noch zuträfen und mit Rücksicht darauf abgesehen worden, daß inzwischen sowohl von den Provinzialverbänden von Posen und der Rheinprovinz, als auch von einer sehr bedeutenden Anzahl von Kreisen auf die weitere Erhebung des Rechts zur Chausseegelderhebung bereits freiwillig verzichtet sei und die Annahme berechtigt erscheine, daß dies Beispiel auch ohne gesetzlichen Zwang immer allgemeinere Nachfolge finden werde.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses erklärte sich mit den vorgeschlagenen Bestimmungen einverstanden.

3. Die sogenannten fiskalischen Vorrechte sind folgende:

a) Es finden auf Chausseen, für welche dieselben ertheilt sind, die zusätzlichen Vorschriften zum Chausseegeldtarif vom 29. Febr. 1840[15]) Anwendung. Hierdurch wird einmal die Chausseegelderhebung sicher gestellt. Die betr. Vorschriften sind unter No. 2—6 a. a. O. und auch in dem Tarif vom 28. April 1828 unter den Tarifbestimmungen No. 1—5 und 15 enthalten. Der letztgedachte Tarif findet aber nur auf diejenigen nicht zu den ehe-

---

[12]) Drucks. d. Abg.-H. 1877 Nr. 14 S. 40.

[13]) s. § 19 d. W. Nr. 5. S. 303.

[14]) Stenogr. Ber. d. Abg.-H. 1874 S. 1628 ff.

[15]) G.S. S. 94 u. im Anhange d. W.

maligen Staatsstraßen gehörigen Kunststraßen Anwendung, deren Bau vor Publikation des Tarifs von 1840 genehmigt ist, sofern nicht die Bauunternehmer diesen Tarif ausdrücklich angenommen haben.

Ferner wird durch die zusätzlichen Vorschriften die Sicherheit des Verkehrs auf den Kunststraßen (Nr. 7, 8, 11, 14) und der Schutz der Chausseen gegen Beschädigung (Nr. 9—14) durch Strafvorschriften gewährleistet.[16])

b) Es finden auf solche Chausseen die Bestimmungen der Verordnung vom 17. März 1839,[17]) betr. den Verkehr auf den Kunststraßen, die Kab.O. vom 12. April 1840, betr. die Modifikation des § 1 d. V. v. 17. März 1839,[18]) die Kab.O. v. 25. August 1843,[19]) durch welche § 11 d. V. v. 17. März 1839 modifizirt worden,[20]) und das Gesetz v. 20. Juni 1887[21]) Anwendung. Letzteres ist an Stelle der §§ 1—8, 14, 16, 19 und 20 Absatz 1 der V. v. 17. März 1839 getreten und hat auch die Kab.O. v. 12. April 1840 aufgehoben. Durch diese Bestimmungen wird im Interesse der Erhaltung der Chausseen das höchste zulässige Ladungsgewicht und eine diesem Gewicht entsprechende Radfelgenbreite festgesetzt. Nach dem Gesetz vom 20. Juni 1887 Art. I § 1 und Art. III ist die Anwendbarkeit der Bestimmungen über die Radfelgenbreite nicht mehr von einer besonderen Verleihung, sondern von der staatlichen Anerkennung eines Weges als Chaussee durch den Oberpräsidenten abhängig.

c) Es finden auf solche Chausseen die Bestimmungen der Kab.O. vom 8. März 1832[22]) und vom 6. Januar 1849,[23]) betr. die Verpflichtung zur Schneeräumung, Anwendung. Es sind hiernach die in der Nähe der Chaussee gelegenen Ortschaften auf Requisition der Chausseeverwaltung verpflichtet, die zur Reinigung einer Chaussee von Schnee erforderlichen Arbeiter gegen Bezahlung des an dem Ort und zu der Zeit gewöhnlichen Tagelohns zu stellen.

---

[16]) Vgl. Kab.O. v. 31. Aug. 1832, G.S. S. 214.

[17]) G.S. S. 80 u. im Anhange.

[18]) G.S. S. 108.

[19]) M.Bl. S. 296.

[20]) Vgl. Ges. v. 10. Mai 1858 (G.S. S. 271), betr. die Einführung in den Kreisen Erfurt und Wetzlar, u. v. 1. Juni 1876 (G.S. S. 153), betr. den Kreis Ziegenrück.

[21]) G.S. S. 301 u. im Anhang.

[22]) G.S. S. 119.

[23]) G.S. S. 80, 378, vgl. oben § 15 Nr. 1 S. 222, Schleswig-Holstein Ges. v. 7./6. 1871, G.S. S. 245.

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1875 bestimmte, in der Erwägung, daß die vorbezeichneten Rechte regelmäßig in Anspruch genommen werden würden, zur Vereinfachung des Verfahrens, daß dieselben, entsprechend der bisherigen Praxis als in dem Rechte der Wegegelderhebung von selbst eingeschlossen erachtet werden sollten, ferner war vorgesehen, daß auch für Chausseen, für welche das Recht der Chausseegelderhebung nicht in Anspruch genommen wird, auf Antrag des Unterhaltungspflichtigen vom Minister für Handel die zusätzlichen Vorschriften zu dem Chausseegeldtarife, sowie die Bestimmungen des Regulativs vom 7. Juni 1844, soweit dieselben auf die Chausseepolizei sich beziehen, ebenso wie die Kabinetsordre vom 8. März 1832 und die Verordnung vom 6. Januar 1849 besonders in Kraft gesetzt werden können.[24])

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1877 bestimmte dagegen, daß für jede Provinz ein Verzeichniß der ausgebauten Chausseen von dem Provinzialrath anzulegen und fortzuführen sei, mit einer Angabe darüber, wem die Verpflichtung zur Unterhaltung derselben obliegt, daß für die Aufnahme eines öffentlichen Weges in das Chausseeverzeichniß die Führung des Nachweises erforderlich sei, daß der Weg nach Maßgabe des genehmigten Bauprojektes ausgebaut worden, und daß die Aufnahme eines Weges in das Chausseeverzeichniß und die darüber erlassene Bekanntmachung zur Folge haben solle, daß auf diesem Weg die jederzeit geltenden, zum Schutz und zur Erhaltung der Chausseen, sowie zur Regelung des Verkehrs auf denselben bestimmten gesetzlichen Vorschriften Anwendung finden.[25])

Die Kommission übertrug die Beschlußfassung über die Anerkennung einer Straße als Chaussee dem Provinzialausschuß unter Vorhalt der Zustimmung des Oberpräsidenten, gegen dessen versagende Verfügung die Klage bei dem Oberverwaltungsgericht zulässig sein sollte, erklärte sich aber im Uebrigen mit den gemachten Vorschlägen einverstanden.[26])

4. Das Chausseegeld ist eine indirekte Abgabe. Das Verwaltungsstreitverfahren behufs Rückforderung des auf Kreischausseen erhobenen Chausseegeldes findet nach § 19 der Kreisordnung nicht statt; denn die Kreischausseen sind polizeiliche Anstalten für das ganze Publikum. Ein besonderes in der Kreisangehörigkeit begründetes Mitbenutzungs-

---

[24]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 24, §§. 24, 25 S. 8, Motive S. 99.

[25]) Drucks. d. Abg.H. 1877 Nr. 14, §§ 53—55 S. 13, Motive S. 43.

[26]) §§ 37b, 37c des Kommissionsentwurfs, Drucks. d. Abg.H. Nr. 181 S. 21, 62.

recht im Sinne des § 19 Nr. 1 a. a. O. steht daher bei einem Streit über die Berechtigung zur Erhebung von Chausseegeld nicht in Frage.[27])

Ebensowenig ist auf Grund des § 19 Abs. 2 a. a. O., nach welchem gegen die Heranziehung oder die Veranlagung zu den Kreisabgaben die Klage stattfindet, die Rückforderung von Chausseegeld zulässig; denn § 19 kann nach seinem Zusammenhange mit den vorangehenden Bestimmungen nur auf die in den § 9 ff. bezeichneten Kreisabgaben, d. h. auf die dort bezeichneten direkten Kreissteuern bezogen werden.[28])

Die Rückforderung erhobenen Chausseegeldes ist unter Ausschluß des Rechtsweges[29]) nur zulässig auf Grund der §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 18. Juni 1840 über die Verjährungsfristen bei öffentlichen Abgaben[30]) im Wege des Rekurses an die vorgesetzte Behörde binnen einer Präklusivfrist von 6 Wochen, vom Tage der Bekanntmachung des Bescheides an gerechnet. Wendet sich der Reklamant an eine inkompetente Behörde, so hat diese das Rekursgesuch an die kompetente Behörde abzugeben, ohne daß dem Reklamanten die Zwischenzeit auf die Frist anzurechnen ist.

Bei Gemeindechausseen findet über die Rückforderung von Chausseegeld das Verwaltungsstreitverfahren statt, da dasselbe nach §§ 18 und 34 des Zust.-Ges. für alle Gemeindelasten ohne Beschränkung eingeführt ist.

Das administrative Untersuchungs- und Strafverfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen ist geordnet durch das Regulativ vom 7. Juni 1844.[31]) Für das gerichtliche Untersuchungs- und Strafverfahren bei den gedachten Uebertretungen kommen jedoch nicht die Bestimmungen dieses Regulativs, sondern die neueren allgemeinen Gesetze zur Anwendung.[32]) Zuständig zur Festsetzung von Strafen sind nicht die Inhaber der örtlichen Polizeiverwaltung, sondern die Landräthe.[33])

---

[27]) Erk. d. O.V.G. v. 20. Oct. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 114).

[28]) Vgl. Preuß. Verw.Bl. X S. 327.

[29]) Erk. d. R.G. vom 2. Okt. 1884 (Preuß. Verw.Bl. VI S. 110).

[30]) G.S. S. 140, v. Brauchitsch, Verw.Ges. Bd. 3 S. 122.

[31]) G.S. S. 167. Zur Ausführung ist die Anweisung für die Chausseegeld-Erheber und Pächter auf Staatschausseen vom 17. Febr. 1845 ergangen (M.Bl. S. 185), ferner Kab.O. v. 17. Okt. 1845, betr. Abänderung des § 10 des Regulativs, G.S. S. 726 u. V. v. 12. März 1853 G.S. S. 87.

[32]) § 453 ff. St.P.O. v. 1. Febr. 1877, § 6 des Einf.Ges. zur St.P.O.; Ges. v. 23. April 1883 (G.S. S. 65), Illing, Handbuch S. 943 Note 1.

[33]) § 10 Abs. 2 Regul. v. 7. Juni 1844, M.R. v. 13. Dez. 1859 (M.Bl.

Die von Chausseepolizei-Uebertretungen aufkommenden Strafgelder sollen zur Hälfte zu einem besonderen Unterstützungsfonds für Wittwen und Waisen der Polizei- und Steuerbeamten eingezogen werden, die andere Hälfte soll im Bezirk des Appellationsgerichtshofes zu Cöln den in Gemäßheit der Verordnung vom 27. Dezember 1822 gebildeten Strafgelderfonds, in den übrigen Landestheilen aber, wenn die Straffestsetzung in erster Instanz von einer städtischen Ortspolizeibehörde erfolgt ist, der betr. Gemeindekasse, und wenn die Straffestsetzung von dem Landrath erfolgt ist, der Staatskasse zukommen.[34])

Die zu einem besonderen Unterstützungsfonds einzuziehende Hälfte der von den Chausseepolizeiübertretungen aufkommenden Strafgelder ist bei Staatschausseen in der Art zu theilen, daß $^1/_3$ dieser Hälfte zum Fonds zur Unterstützung der Hinterbliebenen von Steuerbeamten fließt, $^1/_3$ zur Unterstützung der Wittwen und Waisen von Chausseeaufsehern zur Disposition der Regierung reservirt bleibt und das letzte Drittel zur Unterstützung der Wittwen und Waisen von Staats- und Kriminalpolizeibeamten, sowie von Gendarmen verwendet wird. Ueber das letzte disponiren die Regierungen mit der Maßgabe, daß sie nur einmalige Unterstützungen bis zur Höhe von 10 Thlr. selbstständig anweisen dürfen, aber bei höheren Bewilligungen an eine Person im Laufe desselben Jahres, sowie zu allen fortlaufenden Unterstützungen die Genehmigung des Ministeriums des Innern einzuholen haben.[35]) Seit dem Jahre 1870 sind die Antheile an den Strafgeldern dauernd fixirt.[36]) Die Verrechnung der aufkommenden Strafgelder hat vorläufig in der bisherigen Weise zu erfolgen, jedoch sind die Strafgelder nicht mehr an die Aemter der indirekten Steuern, sondern an die Kreis- resp. Regierungs-Hauptkassen abzuführen.[37])

S. 336) bei Rumpf S. 273, M.R. v. 17. Juni 1874 (M.Bl. S. 161), Anweisung vom 8. Juni 1883 (M Bl S. 152 ff.), v. Brauchitsch, Verw.Ges. 9. Aufl. Bd. 2 S. 349, O.T. E. v. 20. April 1865 (Oppenhoff Rechtsp. Bd. 6 S. 61.)

[34]) § 21 des Regul. v. 7. Juni 1844, M.R. v. 7. Aug. 1874, M.Bl. S. 238 (Kosten der Formulare aus der Dienstaufwandsentschädigung zu bestreiten).

[35]) M.R. v. 30. Juli 1845 (M.Bl. S. 276 u. 307 vom 3. Mai 1850 (M. Bl. S. 149), vom 23. Jan. 1851 (M.Bl. S. 52), vom 13. Dez 1859 (M.Bl. S. 336 v. 7. Juni 1860 (M.Bl. S. 125), vom 28. Febr. 1878, III 3309, vgl. Illing, Handbuch 4. Aufl. S. 947.

[36]) M.R. v. 20. Sept. 1869 (M.Bl S. 255).

[37]) M. R. v. 30. Oct. u. 10. Nov. 1877 (M.Bl. 1878 S. 22).

Das Fortbestehen des sogenannten Submissionsverfahrens (§ 4 des Regulativs vom 7. Juni 1844) ist in dem C.-R. des Justizministers vom 3. Mai 1850,[38]) wie auch in dem C.-R. der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, der Finanzen und des Innern vom 13. Dezember 1859[39]) ausdrücklich anerkannt worden. Wenn eine Chausseegeldübertretung nicht im Wege des vorläufigen Submissionsverfahrens erledigt wird, so tritt sofort die gerichtliche Zuständigkeit ein. Das administrative Strafverfahren (durch Resolut der Landräthe bezw. der städtischen Ortspolizeibehörden) ist in dieser Beziehung beseitigt.[40])

Bei doloser Ueberhebung von Chausseegeld kommt gegen Beamte § 353 R.St.G.B. und gegen Nichtbeamte das Gesetz vom 20. März 1837[41]) zur Anwendung.

---

§ 25.

Von der Bauausführung und Verwaltung der Chausseen.

1. Normativbestimmungen für den Bau und die Unterhaltung der Chausseen. 2. Verwendung alter Wege zum Chausseebau. 3. Pflichten der Adjazenten beim Chausseebau.

1. Die technischen Grundsätze für die Anlage und Unterhaltung der Chausseen sind enthalten in der Anweisung vom 6. April 1834[1]) und in der Instruktion zur Aufstellung der Projekte und Kostenanschläge vom 19. Mai 1871.[2]) Seit dem Erlaß des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 werden gemäß § 25 Abs. 1 daselbst die näheren Bestimmungen über die Verwaltung der in diesem Gesetze genannten Verwaltungszweige durch besondere von den Vertretungen der betreffenden Kommunalverbände zu erlassende Reglements getroffen. Diese Reglements bedürfen gemäß § 25 Abs. 2 a. a. O.

---

[38]) J.M.Bl. 1850 S. 171.

[39]) M.Bl. 1859 S. 336.

[40]) O.T. E. v. 6. Jan. 1870 (Entsch. Bd. 62 S. 24, Goltdammers Arch. Bd. 18 S. 123, Oppenhoffs Rechtspr. Bd. 11 S. 9).

[41]) G.S. S. 57.

[1]) s. v. Rönne, Wegepolizei S. 231, cf. Instruktion v. 17. Mai 1834, abgedruckt in v. Kamptz' Ann. Bd. 18 S. 532 ff., v. Rönne, Wegepolizei S. 231, u. Rumpf, Verwaltung der Chausseen. Berlin 1860 S. 3 ff.

[2]) s. im Anhange d. W.

der Genehmigung der zuständigen Minister nach Maßgabe der Bestimmungen des § 120 der Provinzialordnung vom 29. Juni 1875. Bis zum Erlasse dieser Reglements bleiben die bestehenden Verwaltungsvorschriften in Kraft.

Im § 120 der Provinzialordnung ist eine ministerielle Genehmigung bezüglich der Chausseebaureglements nicht vorgesehen, vielmehr ist nach Abs. 3 a. a. O. die Genehmigung des Ministers des Innern nur insofern erforderlich, als das Reglement Grundsätze über die Anstellung, Entlassung und Pensionirung der Chausseebeamten enthält.

Der Entwurf des Dotationsgesetzes enthielt die Bestimmung, daß die nähere Bestimmung über die Art und Weise, in welcher die Verwaltung der Chausseen von den Kommunalverbänden zu führen sei, durch besondere von den Vertretungen derselben mit Genehmigung der zuständigen Minister zu erlassende Reglements getroffen werde. Die Kommission des Abgeordnetenhauses strich jedoch die Bestimmung und setzte den § 25 Abs. 1 des Dotationsgesetzes an die Stelle.[3])

Der Entwurf einer Provinzialordnung schrieb ferner vor, daß der Erlaß von Reglements der Genehmigung der zuständigen Minister bedürfe; die Kommission des Abgeordnetenhauses beschränkte jedoch diese Genehmigung auf die im § 120 der Provinzialordnung aufgeführten Fälle. Was den Wegebau betrifft, so war man trotz des Widerspruchs der Regierungskommissarien der Ansicht, daß die bereits vorgelegte Wegeordnung hier die erforderlichen Bestimmungen zu treffen habe, und daß es unbedenklich sei, bis zum Erlaß dieser Wegeordnung die betreffenden Fragen der freien Entscheidung des Provinziallandtages zu unterstellen.[4])

Die Anweisungen vom 6. April 1834 und 17. Mai 1871 haben daher nur noch in der Provinz Posen und in den übrigen Provinzen insofern Gültigkeit, als der Minister berechtigt erscheint, von deren Erfüllung die Verleihung der fiskalischen Vorrechte abhängig zu machen.[5])

In der Provinz Posen sind durch M.R. vom 23. November 1880[6]) Erleichterungen von jenen Normativbedingungen zugelassen. Eben=

---

[3]) Kommissionsbericht, Aktenstück Nr. 144 des Abg.H. v. 1875 S. 1181 u. 1190.

[4]) Aktenstück Nr. 170 des Abg.H. v. 1875 S. 1328 u. 1360.

[5]) M.R. v. 27. Jan. 1876 (M.Bl. S. 35).

[6]) s. im Anhange d. W.

so ist in andern Provinzen unter erleichterten Bedingungen die Verleihung der fiskalischen Vorrechte erfolgt.[7])

Die Provinziallandtage haben in Gemäßheit der ihnen nach § 120 der Pr.O. zustehenden Befugniß in allen Provinzen die für den Chausseeneubau maßgebenden Normativbestimmungen festgesetzt. Dieselben bestimmen über die Eintheilung der Chausseen in verschiedene Klassen oder Ordnungen, über die erforderliche Breite der Straßen, die Höhenlage des Planums, die Stärke und Bauart der Steinbahn, die Anlage der Gräben, Schutzstreifen, Brücken und Durchlässe, das größte zulässige Längegefälle und die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen.[8])

Ebenso sind für die Unterhaltung und Verwaltung der Chausseen bei den Provinzialchausseen die provinziellen Reglements, bei den Kreischausseen die Beschlüsse des Kreistages maßgebend. Die älteren Bestimmungen über die Anstellung und die Dienstverhältnisse der Chausseegelderheber, Chausseeaufseher und Wegewärter haben dadurch ihre Geltung verloren.[9])

Bei der Berathung der Entwürfe einer Wegeordnung von 1875 und 1876 erklärten sich die betreffenden Kommissionen damit einverstanden, daß die Normativbestimmungen für den Ausbau von Chausseen der Genehmigung des Handelsministers unterliegen sollten.[10])

Von dem Handelsminister sind im Jahre 1877 neue Normativbestimmungen für den Ausbau von Chausseen nebst Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung derselben[11]) aufgestellt und dem Abgeordnetenhause zugleich mit dem Entwurfe einer Wegeordnung zur Kenntnißnahme übersandt worden. Im § 48 des Entwurfs einer Wegeordnung war vorgesehen, daß diese Bestimmungen für den Chausseebau maßgebend sein sollten. Bei der kommissarischen Berathung der Wegeordnung fand sowohl die Art der Aufstellung der Normativbestimmungen als der Inhalt derselben mehrfachen Widerspruch. Seit der Dotation der Provinzen, so führte man aus, habe der Staat denselben eine weit größere Freiheit der Bewegung im Chausseebau gestattet, als dies bei den Normativbestimmungen der

---

7) M.R. v. 2. Dez. 1882 s. d. Prov. Brandenburg im Anhange.

8) Die sämmtlichen gültigen Normativbestimmungen sind in dem Anhange des Werks zusammengestellt.

9) s. dieselben bei Rumpf a. a. O. S. 73—150.

10) Drucks. d. Abg.H. v. 1875 Nr. 331 S. 16, v. 1876 Nr. 17 S. 9, Nr. 152 S. 15 u. 44; Stenogr. Ber. S. 14.

11) Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 16.

Fall sei. Es sei bisher keinerlei Klage über die Provinzialverwaltung geführt, und man müsse derselben die Einsicht zutrauen, daß sie in ihrem eigenen Interesse nicht nur, sondern im allgemeinen Verkehrsinteresse kunstmäßig ausgebaute Straßen, dem Verkehrsinteresse entsprechend und der Bodenbeschaffenheit angemessen, herstellen werde. Wenn die Provinzen die Kosten der Anlage und Unterhaltung kunstmäßig ausgebauter Straßen zu tragen hätten, so möge man ihnen auch die technische Konstruktion derselben selbstständig überlassen.

Der Vertreter der Staatsregierung erwiderte: die Normativbestimmungen verdienten diese abfällige Beurtheilung nicht. Sie zeugten von einem Entgegenkommen der Staatsregierung, denn die Kommissionen hätten bei den früheren Berathungen selbst darauf gedrungen, daß der Handelsminister die bestehenden Normativbestimmungen revidire, und dieses sei geschehen. Die Kommission beschloß indessen die Streichung der vorgeschlagenen Bestimmung und übertrug die Festsetzung der Regulative für den Chausseebau dem Provinziallandtag mit Zustimmung des Ober-Präsidenten.[12])

2. Der Unternehmer einer Chaussee ist nicht berechtigt, die vorhandenen öffentlichen Wege und die in denselben befindlichen Materialien an Steinen, Kies, Sand, Brücken, Bäumen rc. ohne Entschädigung zum Chausseebau zu verwenden.[13]) Er muß vielmehr den Grund und Boden bezw. die in demselben vorhandenen Materialien erwerben, sofern ihm das Terrain der bisherigen öffentlichen Wege nicht unentgeltlich überlassen wird. Ebensowenig steht dem Unternehmer das Recht zu, die etwa bisher bestandenen Hebeberechtigungen an Stelle der bisherigen Berechtigten auszuüben.

Zur Regelung der bei Umwandelung eines öffentlichen Weges in eine Chaussee möglichen Streitigkeiten enthielt der Entwurf einer Wegeordnung von 1875 in Uebereinstimmung mit den Entwürfen von 1865 und 1876 folgende Bestimmung:

> Bei Umwandelung eines öffentlichen Weges in eine Chaussee müssen die Nutzungen des Weges von den Berechtigten auf Erfordern dem Bauunternehmer gegen Entschädigung abgetreten werden. Bei Berechnung der letzteren sind die Lasten, welche dem Nutzungsberechtigten oblagen, von dem Werth der Nutzungen in Abrechnung zu bringen.

---

[12]) Drucks. d. Abg.-H. 1877 Nr. 181 S. 20 u. 62.

[13]) §§ 18, 19 II 15 A. L.R., vgl. oben § 7 S. 76 d. W.

Falls der Werth der Lasten den der Nutzungen übersteigt, findet eine Entschädigung für den Verlust der letzteren überhaupt nicht statt.

Der Bauunternehmer ist auch zur Leistung derjenigen Entschädigung verpflichtet, welche wegen Einstellung der Hebung von bisher im Zuge der Chaussee bestandenen Kommunikationsabgaben (Wege-, Pflaster-, Brückengeld) an den Hebungsberechtigten etwa nach den Gesetzen zu leisten ist. Bei dem dieserhalb nach der Verordnung vom 16. Juni 1838 (G.S. S. 353) stattfindenden Verfahren tritt der Bauunternehmer an Stelle des Fiskus, und gelten bezüglich seiner Zuziehung die Bestimmungen des § 11 dieses Gesetzes.

Die Motive der Entwürfe von 1865 und 1875 [14]) bemerken hierzu: „In dem § 27 sind die Beziehungen zu den bisherigen Wegeinteressenten geregelt. Der erste Satz geht zwar von dem schon im § 20 anerkannten Prinzip aus, daß Nutzungen Dritter an den Wegen zu besonderem Rechte bestehen, nimmt aber an, daß die Fortdauer der Nutzungsrechte Dritter gerade dem Chausseebau und der ordnungsmäßigen Unterhaltung der Chaussee nicht günstig ist, gestattet deshalb dem Chausseebaupflichtigen, jene Nutzungen gegen Entschädigung zu übernehmen. Die Feststellung dieser Entschädigung würde im Mangel gütlicher Einigung im Rechtswege festzustellen sein. Die Ausschließung der Entschädigung für die Fälle, daß die Nutzungen dem Betrage nach hinter den Lasten zurückgeblieben sind, entspricht dem schon zu § 21 angenommenen Gesichtspunkte.

Daß der Chausseebauunternehmer diejenigen Entschädigungen zu leisten hat, welche namentlich nach der Verordnung vom 6. Juni 1838 zur Festsetzung kommen, folgt von selbst daraus, daß die Entschädigungsforderung in Folge des Chausseebaues entsteht. Zur Wahrung der Rechte des Unternehmers soll seine Zuziehung bei dem durch obiges Gesetz geordneten Verfahren erfolgen. Es ergeben sich daraus gleiche Abänderungen des letzteren, wie sie im § 11, auf welchen § 27 verweist, für einen analogen Fall bestimmt sind. Der Fiskus scheidet damit als Partei aus."

Bei der kommissarischen Berathung des Entwurfs von 1875 wurde der Antrag gestellt:

Hinter Alinea 1 einzuschalten:

---

[14]) Drucks. des Abg.H. 1875 Nr. 24 S. 99.

„Die an den öffentlichen Wegen befindlichen Bäume können von dem bisherigen Eigenthümer entfernt und in seinem eigenen Nutzen verwendet werden."

Zur Motivirung wurde ausgeführt:

Die Fassung des § 27 lasse zweifelhaft, ob bei der Verwandlung eines Landweges in eine Chaussee der bisherige Eigenthümer befugt sei, die am Wege stehenden Bäume für sich wegzunehmen oder ob der Chausseebauunternehmer dieselben ohne Entschädigung beanspruchen könne.

Die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder war mit dem Vertreter der Staatsregierung der Ansicht, daß nach der bisherigen Fassung der Regierungsvorlage der bisherige Eigenthümer zur Wegnahme der Bäume befugt sein werde. Das Amendement wurde daher abgelehnt.

Bei der kommissarischen Berathung der Entwürfe von 1875 und 1876 wurde ferner der Antrag gestellt, Absatz 2 des Paragraphen zu streichen, im Jahre 1875,[15]) weil die dem bisher Baupflichtigen zu leistende Entschädigung nach unrichtigen Grundsätzen berechnet werde; nicht die Lasten, welche derselbe getragen habe, sondern die Vortheile, die ihm durch die Umwandlung des Weges in eine Chaussee erwüchsen, seien den bisherigen Nutzungen gegenüber in Rechnung zu bringen — im Jahre 1876, weil es angemessen sei, den bisherigen Unterhaltungspflichtigen voll zu entschädigen, während die Vorlage gewisse Modalitäten der Berechnung der Entschädigung vorsehe.[16]) Die Mehrheit der Kommissionen billigte indessen das Prinzip der Entschädigungsberechnung.

Der Entwurf von 1877 bestimmte im § 52:

> Außerdem ist der Unternehmer verpflichtet, falls in Folge des Baues der Chaussee die Erhebung bestehender Pflaster- und Wegegelder nach Vorschrift des § 9 der Verordnung vom 16. Juni 1838 (G.S. S. 353 ff.) in Fortfall kommt, die Unterhaltung der betr. Straßenstrecken, und sofern der Hebungsberechtigte nach der Bestimmung dieser Verordnung noch auf Entschädigung Anspruch haben sollte, auch diese zu übernehmen.
>
> Von dem Unternehmer kann auch, ohne daß die Erhebung solcher Pflaster- und Wegegelder nach den Bestim-

[15]) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 331 S. 17.
[16]) Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 152 S. 16.

mungen der Verordnung vom 16. Juni 1838 in Fortfall kommt, auf die Ablösung derselben angetragen werden.

Die Feststellung der Entschädigung der bisherigen Hebungsberechtigten erfolgt nach den Bestimmungen der §§ 40 und 42.[17])

In der Kommission wurde die Bestimmung unverändert (§ 37 b) angenommen.

3. Durch Verfügung vom 8. November 1834[18]) erfolgte die Publikation der Bedingungen (sog. Rothersche Bedingungen), denen die Gemeinden und Grundbesitzer bei der Anlegung von Staatschausseen sich zu unterwerfen hatten. Die Erfüllung dieser Bedingungen fordern die chausseebauenden Kreise auch jetzt noch vielfach von den Gemeinden, welche den Bau einer Chaussee beantragen. Die wichtigsten sind: die unentgeltliche Abtretung des erforderlichen Bauterrains und der erforderlichen vorhandenen Baumaterialien, die unentgeltliche Einräumung der Ablageplätze für Baumaterialien, die Uebernahme der Verpflichtung zur Herstellung und Unterhaltung der erforderlichen Seitenbrücken und Abfahrten, der Verzicht auf Entschädigung für abgebrochene Zäune.

Das A. L. R. Th. II Tit. 15 enthält bezüglich der beim Bau und der Unterhaltung der Chausseen zu leistenden Hülfsdienste folgende Bestimmungen:

§ 17. Bei der Anlegung von Chausseen oder Dammstraßen statt ordinärer Landstraßen sind die zur Wegearbeit verpflichteten Einwohner nur nach dem Maße zu helfen schuldig, nach welchem sie bei Anlegung einer gewöhnlichen Landstraße Dienste thun müßten.

§ 23. Von der gewöhnlichen Unterhaltung solcher Dammstraßen gilt Alles, was von der Unterhaltung der Wege verordnet ist (§§ 13, 14, 15).

§ 24. Für die Hauptreparaturen hingegen, die ohne Verschulden der zur Wegearbeit verpflichteten Einwohner entstanden sind, sind dieselben nur in eben dem Maße wie bei der Anlegung zu helfen verbunden (§ 17).

Wie oben[19]) ausgeführt worden, gelten die landrechtlichen Bestimmungen über die Unterhaltung der Landstraßen nur noch in den Provinzen Ostpreußen, Posen und den vormals sächsischen Landes-

---

[17]) Vgl. § 19 Nr. 5 S. 297 d. W.

[18]) Rumpf S. 9 ff. u. im Anhange d. W.

[19]) § 17 S. 258 d. W.

theilen. Es kann daher nur in diesen Landestheilen und nur bei der Umwandelung von Landstraßen in Chausseen die Leistung von Hand- und Spanndiensten seitens der verpflichteten Einwohner nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen gefordert werden.[20] In der Praxis wird auch in diesen Landestheilen diese Pflicht wohl nur noch selten gefordert, da die Kommunalverbände, welche Chausseen bauen, in der Regel auch beschließen, die Kosten des Baues und der Unterhaltung — abgesehen von den auf § 13 der Kab.O. beruhenden Präcipualleistungen — auf den Kommunaletat zu übernehmen.

Neben den landrechtlichen Bestimmungen besteht auch provinzialrechtlich eine Verpflichtung zur Leistung von Hülfsdiensten beim Chausseebau.

In der Kurmark[21]) sollen die zu den Wegeerhaltungen verpflichteten Unterthanen den „verhältnißmäßigen" Beitrag leisten, den sie zur Herstellung der bisherigen Wege zu leisten verbunden sind. Diese Vorschriften gelten auch in der Neumark.[22]) In der Grafschaft Mark sind die Hand- und Spanndienste unentgeltlich zu leisten. Wenn aber die Materialien über 1200 Ruthen weit herangeschafft werden müssen, so soll ein verhältnißmäßiger billiger Fuhrlohn vergütet werden, welcher jedoch die Hälfte der bisher üblichen Vergütigung nicht übersteigen darf.[23])

Die früher provinzialrechtlich in Geltung gewesene Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten beim Bau und der Unterhaltung der Chausseen in Schlesien,[24]) Hannover,[25]) Schleswig-Holstein,[26]) sowie in den Regierungsbezirken Magdeburg und Merseburg[27]) ist aufgehoben.

Bezüglich der Verpflichtung zur Schneeräumung bestehen spezielle Bestimmungen.[28])

---

[20]) R.G.E. v. 16. Februar 1882 (J.M.Bl. 1883 S. 33).

[21]) Ed. v. 18. April 1792 (N. C. C. T. IX Nr. 36 de 1792 S. 933, Rabes Samml. Bd. 2 S. 299, v. Rönne, Wegepolizei S. 207) Nr. II, III, XI bis XV.

[22]) Allerh. V. v. 15. Juni 1803 (Rabes Samml. Bd. 13 S. 562, v. Rönne, Wegepolizei S. 211).

[23]) Chaussee-Regl. v. 31. Mai 1796 §§ 39—48 (N. C. C. T. X S. 422 Nr. 65 de 1796, Rabes Samml. Bd. 3 S. 407, v. Rönne a. a. O. S. 212).

[24]) Kab.O. v. 11. Juli 1838 (G.S. S. 379).

[25]) Hannov. Ges. v. 20. Juni 1851 § 25.

[26]) Ges. v. 7. Juni 1871 (G.S. S. 245).

[27]) Kab.O. v. 22. Juni 1839 (G.S. S. 324).

[28]) s. § 3 Nr. 6 u. § 24 Nr. 3 S. 50, 338 d. W.

stellen. Es kann daher nur in diesen Landesteilen auch von einer Übertragung von Landstraßen an Gemeinden, die Beihilfe des Staats- und Gemeindewegen [illegible] der [illegible] und Verbände zur betreffenden Bestimmungen geändert werden.[illegible] So der Kreis wird auch in vielen Landesteilen [illegible] wohl nur noch selten geändert, da die Kommunalverbände, welche Chausseen bauen, in der Regel auch bestimmen, die Kosten des Wegebaus der Unterhaltung — abgesehen von den im § 13 des Ges. [illegible] Bestimmungen — auf den Kommunalverband zu übernehmen.

Neben den landrechtlichen Bestimmungen besteht noch gewohnheitsrechtlich eine Verpflichtung zur Leistung von Hilfsdiensten beim Chausseebau.

In der Kurmark[illegible] sollen die zu den Wegearbeiten verpflichteten Untertanen des „verhältnismäßigen" [illegible], die sie zur Herstellung der sämtlichen Wege zu leisten verbunden sind. Diese Vorschriften gelten auch in der Neumark.[illegible] In der Grafschaft Mark sind die Hand- und Spanndienste unentgeltlich zu leisten. Wenn aber die Wegekosten über 1200 Thaler nach veranschlagt werden müssen, so soll ein verhältnismäßiger Beitrag [illegible] vergütet werden, welcher jedoch die Hälfte der Kosten [illegible] Ergänzung nicht übersteigen darf.[illegible]

Die früher provinzialrechtlich in Geltung gewesene Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten beim Bau und der Unterhaltung der Chausseen in Schlesien,[illegible] Pommern,[illegible] Schleswig-Holstein,[illegible] sowie in den Regierungsbezirken Magdeburg und Merseburg[illegible] ist aufgehoben.

Bezüglich der Verpflichtung zur Schneeräumung bestehen spezielle Bestimmungen.[illegible]

[illegible]) K.O.G. v. 17. Oktober 1906 [illegible]

[illegible]) [illegible] v. 18. April 1793 [illegible] S. [illegible] [illegible] S. 299; v. Brauchitsch [illegible] S. 202 Nr. 11, III, [illegible]

[illegible]) Kurm. B. v. 18. Juni 1790 [illegible] S. 389, v. Möller, [illegible] S. 213.

[illegible]) [illegible] v. 31. Mai 1780 [illegible] S. [illegible] [illegible] 1796 [illegible] S. 402, v. [illegible] S. 213.

[illegible]) [illegible] v. 11. Juli 1886 (G.S. S. 374).

[illegible]) [illegible] Ges. v. 20. Juni 1891 § [illegible]

[illegible]) Ges. v. 7. Juni 1871 (G.S. S. 245).

[illegible]) [illegible] v. 29. Juni 1853 (G.S. S. 291).

[illegible]) [illegible] Nr. 4 u. § 34 Nr. 3 S. 50 [illegible] u. 66.

Theil IV.

Von dem Verfahren und der Zuständigkeit der Behörden in Wegebausachen.

§ 26.

Entstehungsgeschichte der §§ 55—57 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883.

1. Entwurf der Wegeordnung von 1865. 2. Entwurf der Kreisordnung von 1869. 3. Entwurf der Kreisordnung von 1871. 4. Kreisordnung vom 13. Dezember 1872. 5. Entwurf der Wegeordnung von 1875. 6. Entwurf der Wegeordnung von 1876. 7. Entwurf der Wegeordnung von 1877. 8. Entwurf des Zuständigkeitsgesetzes von 1880/81. 9. Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881. 10. Entwurf des Zuständigkeitsgesetzes von 1882/83.

1. Die §§ 54, 56 und 57 des Entwurfs einer Wegeordnung von 1865[1]) enthalten folgende Bestimmungen:

§ 54.

Der Ortspolizeibehörde liegt es zunächst ob, innerhalb ihres Dienstbereichs dafür zu sorgen, daß der Verkehr auf den öffentlichen Wegen nicht behindert werde. Sind dazu Leistungen erforderlich, und handelt es sich um einen Gemeindeweg, so hat sie den Pflichtigen zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten binnen angemessener Frist aufzufordern und, wenn die Verbindlichkeit nicht bestritten wird, nach fruchtlosem Ablauf der Frist das zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Nothwendige für Rechnung des Verpflichteten zur Ausführung zu bringen.

Eben dies liegt ihr auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten ob, wenn dergestalt Gefahr im Verzuge ist, daß die Ausführung der vorzunehmenden Arbeit durch den Verpflichteten nicht abgewartet werden kann.

Ueber die bezüglich der übrigen Straßen erforderlichen Maßnahmen hat die Ortspolizeibehörde dem Landrath Anzeige zu machen, und diesem steht die weitere Verfügung zu. Ist jedoch Gefahr im Verzuge, so hat die Ortspolizeibehörde auch die nöthigen Anordnungen nach Maßgabe der vorstehend für die Gemeindewege gegebenen Bestimmungen zu treffen.

---

[1]) Drucks. des H.H. Nr. 11. S. 68.

§ 56.

Wird die Verpflichtung zu einer Handlung oder Leistung in Beziehung auf den Wegebau, welche im Interesse des öffentlichen Verkehrs nothwendig ist, von dem dazu Aufgeforderten in Abrede gestellt, so hat der Landrath, wenn nach seinem pflichtmäßigen Ermessen die Arbeit bis zur Feststellung der Verpflichtung nicht aufgeschoben werden kann, wegen Ausführung des Nothwendigen Anordnung zu treffen, zugleich aber einer Instruktion der streitigen Verhältnisse mit Zuziehung der Betheiligten sich zu unterziehen.

Wird dabei die Nothwendigkeit einer Leistung an sich oder in dem geforderten Maße bestritten, oder ist es streitig, ob ein Weg ein öffentlicher oder ein Privatweg sei, so ist das öffentliche Interesse bei dem kontradiktorischen Verfahren durch den Wegekommissarius des Bezirks, wo aber ein solcher fehlt, von einem anderen durch den Landrath zu ernennendes Kommissarius zu vertreten. Der Landrath hat mit Ausschluß des § 41 vorgesehenen Falles die geschlossenen Verhandlungen, wenn eine gütliche Regulirung nicht gelingt, mit gutachtlichem Bericht der Regierung vorzulegen, welche durch ein Resolut unter Beifügung von Gründen Entscheidung darüber

1. was im Interesse des Verkehrs geschehen muß, insbesondere auch, ob ein Weg, von dem es streitig ist, ob er ein öffentlicher oder Privatweg sei, für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen ist,
2. von wem und eventuell auf wessen Kosten das Erforderliche zu leisten ist,

zu treffen, auch

3. in Fällen, wo durch die Entscheidung ein Entschädigungsanspruch begründet wird, zugleich die Höhe der Entschädigung festzustellen hat.

Gegen die Entscheidung über den ersten Punkt ist in allen dahin gehörigen Fällen mit Ausschluß des Rechtsweges nur der Rekurs an den Oberpräsidenten binnen einer zehntägigen Präklusivfrist vom Tage der Publikation des Resolutes an zulässig. Die Entscheidung über den zweiten und dritten Punkt gilt als Interimistikum, welches im Wege der administrativen Exekution sofort vollstreckbar ist. Es bleibt den Betheiligten dabei nur der Rechtsweg gegen denjenigen, welchen er zu der ihm angesonnenen Leistung oder zur Entschädigung für verpflichtet erachtet, sowie über die von ihm behauptete bisherige Eigenschaft des Weges als eines Privatweges vorbehalten, sofern der angebliche Eigenthümer desselben nicht zugleich der Wegebaupflichtige ist.

Wird in dem gerichtlichen Verfahren der Weg für einen Privatweg erklärt, so muß das Expropriationsverfahren (§ 50) eingeleitet werden. Bis zur Erledigung desselben bleibt das Interimistikum aufrecht erhalten.

In den Fällen, wo der Rekurs an den Handelsminister nach den §§ 14, 17, 35, 38 (§ 40) nachgelassen ist, ist derselbe gleichfalls binnen einer zehntägigen Präklusivfrist anzubringen.

§ 57.

Wenn in Fällen, die keinen Verzug erleiden (§§ 54, 56) vor der Regulirung des Interimistici mit der Ausführung von Reparaturen ꝛc. auf Anordnung der Ortspolizeibehörde oder des Landraths vorgeschritten ist, muß der dazu erforderliche Aufwand für Kreisstraßen aus der Kreis-Kommunalkasse, für Gemeindewege von der Gemeinde beziehungsweise von dem Gutsbezirke vorgeschossen und nöthigenfalls exekutivisch eingezogen werden.

Wird demnächst durch die interimistische Entscheidung der Regierung die Verpflichtung einem Andern auferlegt, so ist der Ersatz des geleisteten Vorschusses von diesem, falls er vorher zur Vornahme der Reparatur ꝛc. selbst aufgefordert worden oder Gefahr im Verzuge war (§ 54) im Wege der administrativen Exekution, andernfalls im Rechtswege herbeizuführen.

Die Motive[2]) zu den §§ 54 und 56 bemerken Folgendes:

„Hinsichtlich der Kompetenz der Behörden in Wegebausachen[3]) ist dahin gestrebt, das Verfahren möglichst zu vereinfachen und zu dezentralisiren und neben dem öffentlichen Interesse die Rechte der Verpflichteten thunlichst sicher zu stellen. Daher ist der Grundsatz befolgt, daß, wo es auf eine administrative Entscheidung ankommt,

---

[2]) a. a. O. S. 111.

[3]) Wegen der bis dahin geltenden gesetzlichen Kompetenzen in den verschiedenen Landestheilen s. Zeller, Handbuch der preußischen Wegepolizei 1831 S. 34 danach waren außer den geordneten regelmäßigen Instanzen auch andere Königl. Bediente, welche durch ihr Amt mit den Wegen besonders in Berührung kamen: Steuerräthe, Steuerrevisoren, Postbediente u. s. w. zu einer Obacht über die Wege verpflichtet. Wesentlich mit dem Gesetzentwurf übereinstimmende Vorschriften enthält das Schlesische Wege-Reglement vom 11. Jan. 1767 §§ 6, 20. Vgl. V. d. Reg. zu Düsseldorf vom 18. Juli 1829, v. Kamptz, Annalen Bd. 13 S. 631. Ebenso stimmt der Entwurf fast wörtlich überein mit den §§ 1—12 der Pol.V. für d. Reg.Bez. Oppeln vom 19. Febr. 1861 (A.Bl. S. 37 ff.; Jaekel, Wegegesetzgebung für Schlesien S. 40).

diese überall der Regierung zusteht,[4]) und zwar endgültig, wo die Administrativbehörde interimistisch zu entscheiden hat und die Betheiligten ihre dadurch berührten Interessen im Rechtswege verfolgen können. Daß hierüber nur eine administrative Instanz nachgelassen ist, während bisher überall die Rekursbeschwerde zulässig war, und in der Provinz Pommern nach bestehendem Recht in erster Instanz der Landrath zu entscheiden hatte, ein Gleiches auch in den früheren Entwürfen der Wegeordnung beabsichtigt war, ist den Interessenten zum Vortheil. Die Regierung, welche auch nach jenen früheren Intentionen als letzte Administrativ-Instanz entscheiden sollte, hat zugleich das motivirte Gutachten des Landraths vor sich; diesem aber ist die Regulirung der Sache schon durch persönliche Einwirkung möglich, so daß es keiner besonderen Instanz hierfür bedarf. Es wird auf diese Weise größere Beschleunigung des Verfahrens möglich werden. Sind Verhältnisse im administrativen Wege definitiv zu regeln, so ist gegen die Entscheidung der Regierung der Rekurs in der Regel an den Oberpräsidenten — und an das Ministerium nur in solchen Fällen offen gelassen, wo es auf Beurtheilung technischer Fragen in höherer Instanz ankommt. Auch hierbei ist eine möglichste Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens bezweckt.

Soweit es sich nicht um förmliche Entscheidungen, sondern nur um Ausübung des polizeilichen Aufsichtsrechts handelt, ist, der Bedeutung der Wege, wie der Stellung der Behörden und Verpflichteten entsprechend, die Ueberwachung des baulichen Zustandes der Gemeindewege grundsätzlich zunächst in die Hände der Ortspolizei, bezüglich der Kreisstraßen und Chausseen in die Hände des Landraths gelegt; in schleunigen Fällen muß aber auch hier die Ortspolizeibehörde die nöthigen Verfügungen treffen. Soweit nach dieser Ordnung in einzelnen Fällen die Baulast gerade dem obliegen möchte, der zugleich über die ordnungsmäßige Unterhaltung wachen soll, kann die nöthige Sicherung nur in der höheren Kontrole gefunden werden, es erscheint aber nicht erforderlich, deshalb eine förmliche Aenderung der Ressortverhältnisse in dem Gesetz vorzusehen.

§ 56.

Der § 56 befestigt und regelt die schon bestehenden verfassungsmäßigen Verhältnisse, wonach über die gegenwärtige und künftige

---

[4]) Dies entspricht den §§ 2, 3, 11 d. Reg.-Instr. v. 23. Okt. 1817 und dem § 39 d. V. v. 26. Dez. 1808 (G.S. S. 248).

Benutzung, bezüglich über die Einrichtung eines Weges für den öffentlichen Verkehr von der Landespolizeibehörde Bestimmung getroffen und eine im Interesse des öffentlichen Verkehrs nothwendige Leistung interimistisch angeordnet werden kann, die Entscheidung auch in Betreff der Nothwendigkeit der Leistung eine definitive ist, während dem in Anspruch Genommenen der Rechtsweg gegen denjenigen offen bleibt, welchen er zu der ihm angesonnenen Leistung oder zur Entschädigung verpflichtet erachtet.

Einer besonderen Erwägung bedarf in dieser Beziehung nur der Fall, daß bei der administrativen Entscheidung davon ausgegangen wird, ein für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommener Weg habe diesem schon bisher gedient, es handle sich nur um Aufrechthaltung eines schon bestehenden Rechtszustandes und sei deshalb zur Herbeiführung des freien Verkehrs auf dem betreffenden Wege ein vorgängiges Expropriationsverfahren nicht erforderlich; daß aber demnächst gerichtlich eine bisherige private Natur des Weges rechtskräftig anerkannt wird. Erachtet die zuständige Behörde auch hiernach die fernere freie Benutzung des Weges geboten, so kann die Nothwendigkeit eintreten, ein förmliches Expropriationsverfahren einzuleiten, insofern nämlich der Eigenthümer des Privatweges nicht zugleich der Wegebaupflichtige ist, welcher nach den Bestimmungen dieses Gesetzes auch zur Anlegung eines neuen öffentlichen Weges anzuhalten wäre. Doch muß bis zum Austrag eines solchen Verfahrens wegen des vorhandenen öffentlichen Bedürfnisses und um nicht eine bei demnächstiger Einleitung jenes Verfahrens völlig unnütze Störung in die schon praktisch gewordenen Verhältnisse zu bringen, der Weg dem Verkehr offen gehalten werden.

Die derart nöthigen interimistischen Verfügungen bei solchen Streitigkeiten sind von Alters her von den Regierungen erlassen,[5]) dem entsprechen die Grundsätze des Gesetzes vom 11. Mai 1842,[6]) die wiederholten Entscheidungen des Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte[7]) und in demselben Sinne sind präparatorisch

[5]) Konstitution vom 25. Mai 1768, neue Edikten-Sammlung Bd. 4 S. 3079, Entscheidungen der Jurisdiktions-Kommission vom 19. Febr. 1784 und 4. August 1795. Stengel, Beiträge der juristischen Literatur Bd. 9 S. 226 und Bd. 14 S. 355, Regulativ wegen Einrichtung des Kammer-Justizwesens vom 12. Febr. 1782, neue Edikten-Sammlung Bd. 7 S. 837, Ressort-Reglement v. 19. Juni 1794 § 30, Mylius, Edikten-Sammlung Bd. 4 S. 163, cf. auch sonstige Citate bei Zeller a. a. O. S. 127 ff.

[6]) G.S. S. 192.

[7]) Systematische Darstellung der Gesetzgebung und Rechtsprechung über die Zulässigkeit des Rechtsweges. Berlin 1859 bei Decker. S. 55, 170 ff.

für das zu erlassende Gesetz die Zirkularverfügungen vom 16. Mai 1847, 13. April 1850 und 11. Juni 1858 (Min.Bl. d. i. V. 1858 S. 116) ergangen. Hier und in dem jetzigen Gesetzesvorschlage ist auf ein möglichst kontradiktorisches Verfahren Bedacht genommen.

Der Fall des § 41 war von der im § 56 getroffenen Regelung auszuscheiden, da im dritten Titel ein eigenes vollständiges Verfahren hinsichtlich der öffentlichen Fußwege vorgeschrieben ist."

Der Kommissionsbericht enthält in den §§ 54, 56 und 57 folgende Ausführungen.[8])

„Der § 54 ist gleichlautend mit der Vorlage und dem Kommissions-Beschlusse vom Jahre 1862. Er handelt über die Beaufsichtigung der Wege im Gemeindebezirke und weist diese in Betreff der Gemeindewege der Ortspolizeibehörde, in Betreff der übrigen Straßen dem Landrathe zu.

Die Kommission nahm den § 54 unverändert an.

Der § 56 behandelt den Fall, daß gegen eine geforderte Bauausführung Widerspruch erhoben wird, namentlich entweder, weil die geforderte Leistung nicht nothwendig oder weil der betreffende Weg nicht ein öffentlicher, sondern ein Privatweg sei.

Das Alinea 1 ermächtigt den Landrath, unaufschiebbare Leistungen sofort zur Ausführung zu bringen; es giebt ihm auf, aber zugleich die streitigen Verhältnisse zu instruiren.

Das Alinea 2 überträgt der Regierung eine resolutorische Entscheidung über die streitig gebliebenen Punkte, und zwar:

1. darüber, welche Leistung das öffentliche Interesse erfordert und ob der Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen ist,
2. wer für baupflichtig zu erkennen ist, und
3. ob und event. wie hoch eine Entschädigung zu leisten ist.

Das Alinea 3 schließt für den Entscheidungspunkt 1 den Rechtsweg in allen Fällen aus und behält nur einen Rekurs im Verwaltungswege vor.

Das Alinea 4 erklärt die Entscheidungen über Punkt 2 und 3 nur für ein, jedoch vollstreckbares Interimistikum, gegen welches der Betroffene im Rechtswege einen für bau- oder entschädigungspflichtig erachteten Dritten in Anspruch nehmen, auch die Behauptung

---

[8]) a. a. O. S. 132.

der Eigenschaft des Weges als eines Privatweges durchführen kann; wobei jedoch der Fall ausgeschlossen ist, wo der angebliche Eigenthümer des Weges zugleich der Wegebaupflichtige ist.

Das Alinea 5 ordnet im Falle der richterlichen Entscheidung für die Eigenschaft als Privatweg die Einleitung als Expropriationsverfahrens an.

Das Alinea 6 bestimmt das Rekursverfahren.

Der § 56 ist unverändert in der Fassung der Vorlage vom Vorjahre 1862. Die nicht berücksichtigten damaligen Kommissionsbeschlüsse bezweckten Folgendes:

a) im Alinea 3 den Rechtsweg nicht auszuschließen, wenn ein Weg, dessen private Natur behauptet wird, in Anspruch genommen werden soll; dahingegen im Alinea 4 den Fall mit einzuschließen, wo ein angeblicher Privatweg für einen öffentlichen erklärt werden soll;

b) im Alinea 4 den Rechtsweg nicht für ausgeschlossen zu erklären, wenn der angebliche Eigenthümer des Weges zugleich der Wegebaupflichtige ist.

c) im Alinea 5 vor Einleitung des Expropriationsverfahrens die Frage noch offen zu halten, ob der bisherige Privatweg wirklich als öffentlicher Weg nothwendig sei;

d) im Alinea 6 die dort gestellte 10tägige Präklusivfrist zu verlängern.

Die Herren Vertreter der Staatsregierung führten aus, daß die zur Vorlage von 1862 beschlossenen Amendements, mit Ausnahme desjenigen über die Verlängerung der Präklusivfrist, zum Theil nichts Anderes erzielen, als was auch die Vorlage ergebe, und zum Theil den Rechtsweg für Gebiete offen halten, welche nicht der richterlichen Entscheidung anheimfallen. Ad a schließe die Vorlage den Rechtsweg nicht aus über die Frage, ob ein Weg die private Natur habe. Es könne aber bezüglich solchen Weges nicht auch die Frage der richterlichen Entscheidung unterstellt werden, ob er für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen sei, und welche Bauleistung er in diesem Falle erfordere. Ad b sei es unbedenklich, den Rechtsweg nicht vorzubehalten, wenn der angebliche Wegeeigenthümer zugleich der Wegebaupflichtige sei; denn in solchem Falle könne weder eine Entschädigung in Frage kommen, noch sei die Frage von Bedeutung, ob der Weg bisher ein Privatweg gewesen sei. Der Wegebaupflichtige könne im Verwaltungswege angehalten werden, dem festgestellten Wegebedürfnisse zu genügen; habe er bereits einen

Weg, so gereiche ihm dies nur zu Gunsten. Ad c bedürfe es nicht noch der Offenhaltung der Frage, ob der bisherige Privatweg wirklich als öffentlicher Weg nothwendig sei; diese Frage müsse bereits in einem früheren Stadium bejahend entschieden sein, sonst würde es gar nicht aus Veranlassung von Anordnungen der Behörde zu einem richterlichen Verfahren haben kommen können.

Ein rechtsgelehrtes Mitglied der Kommission erklärte sich ebenfalls dahin, daß im § 56 die Rechte der Betheiligten und der Rechtsweg genügend gewahrt seien und der § 56 unbedenklich unter Erweiterung der Präklusivfrist Annahme finden könne. Auf Erweiterung der Präklusivfrist in den Fällen des Alinea 6 ward

1. der Antrag gestellt:

   in Alinea 6 statt „zehntägigen" zu setzen

   „vierwöchentlichen" und folgeweise das alsdann nicht zutreffende Wort „gleichfalls" zu streichen.

Ein Mitglied der Kommission war der Meinung, daß Fälle vorkommen könnten, wo die Verwaltungsbehörden sich durch ihre Anordnungen und Entscheidung derartig verantwortlich machen, daß im § 56 auch gegen sie nach Maßgabe des Gesetzes vom 11. Mai 1842 der Rechtsweg zulässig sei. Daher dürfe der § 56 nicht den Rechtsweg lediglich gegenüber dem für bau- oder entschädigungspflichtig Erachteten offen halten. Weiter erachtete das Mitglied für bedenklich, dem angeblichen Wegeeigenthümer den Rechtsweg verschließen zu wollen, wenn derselbe zugleich der Wegebaupflichtige sei. Es ward daher

2. beantragt:

   im Alinea 4 folgende Stellen zu streichen:

   „gegen denjenigen, welchen er zu der ihm angesonnenen Leistung für verpflichtet erachtet"

   und

   „sofern der angebliche Eigenthümer desselben nicht zugleich der Wegebaupflichtige ist".

Es wurde zur Abstimmung über die einzelnen Alineas geschritten.

Alinea 1—3, welche nicht amendirt waren, wurden unverändert angenommen.

Zu Alinea 4 wurde das Amendement 2 mit 17 gegen 1 Stimme abgelehnt, dann das Alinea 4 unverändert angenommen.

Alinea 5 fand ebenfalls unverändert Annahme.

Zu Alinea 6 wurde das Amendement einstimmig angenommen, auch wurde für die Redaktion darauf aufmerksam gemacht, daß der

§ 35 jetzt so gefaßt sei, daß er im § 56 als Allegat zu streichen sei. Mit diesen Aenderungen fand das Alinea 6 Annahme.

Gemäß den Beschlüssen in Einzelnen wurde der § 56 auch im Ganzen angenommen."

Der Entwurf von 1865 schrieb ferner bezüglich der Anlegung neuer Wege im § 35 vor:[9])

> Ohne Genehmigung des Landraths dürfen Gemeindewege weder neu angelegt, noch eingezogen, verlegt oder verändert werden.
>
> Auf Anordnung der Regierung, welcher die Anhörung der Betheiligten und der Kreisstände vorauszugehen hat, muß, wo das Bedürfniß des öffentlichen Verkehrs es erfordert, die Anlegung neuer Wege und die Verlegung, sowie die bessere Einrichtung der bestehenden (Ermäßigung der Steigung, Ueberbrückung von Fuhrten, Befestigung der Straßen in den Städten, Vorstädten und Dörfern ꝛc.) zur Ausführung gebracht werden.

Die Motive[10]) bemerken hierzu, der Paragraph sichere der Regierung die nöthige Aufsicht und Einwirkung auf Erhaltung der Gemeindewege und Befriedigung hervortretender erweiterter oder veränderter Bedürfnisse. Zur möglichsten Milderung dieser unter Umständen tief eingreifenden Befugnisse sei die Anhörung der Betheiligten und der Kreisstände vorgesehen.

Die Kommission[11]) beschloß in der Mehrheit, daß zur Anlegung neuer Wege ꝛc. die Zustimmung der Kreisstände erforderlich sein und, im Falle diese Zustimmung nicht erfolge, dieselbe Kommission entscheiden solle, welche nach § 13 des Entwurfs über die damals vorgesehenen Regulative[12]) entscheiden sollte. Maßgebend war die Erwägung, daß die Bezirksregierung den Wegen zu fern stehe, als daß sie über dieselben sich ein solches eigenes Urtheil bilden könne, wie dies bei Auslegung der im § 35 ihr übertragenen Befugnisse erforderlich sei, wogegen der Vertreter der Staatsregierung darauf hinwies, daß die Regierung durch Anhörung der Betheiligten, der Kreisstände und des Landraths, sich sehr wohl ein eigenes Urtheil über das Wegebedürfniß bilden könne und daß, im Falle der Beschluß der gedachten Kommission entscheidend sei, der Einfluß der

---

9) Drucks. H.H. Nr. 11 S. 66.
10) a. a. O. S. 106.
11) a. a. O. S. 127.
12) s. oben § 3 Nr. 12 S. 60 d. W.

Staatsbehörden auf Befriedigung des öffentlichen Wegebedürfnisses in unerträglicher Weise abgeschwächt werde.

In der Plenarberathung wurde die Regierungsvorlage wiederhergestellt.[13])

2. Der Entwurf einer Kreisordnung vom 27. September 1869[14]) enthielt im § 53 folgende Bestimmung:

§ 53.

In Beziehung auf die öffentlichen Wege, mit Ausschluß der Chausseen und der vom Fiskus zu unterhaltenden Landstraßen, hat der Amtshauptmann insbesondere dafür zu sorgen, daß der Verkehr auf den öffentlichen Wegen nicht behindert werde. Sind dazu Leistungen erforderlich, so hat er den Pflichtigen zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten binnen einer angemessenen Frist aufzufordern, und wenn die Verbindlichkeit nicht bestritten wird, nach fruchtlosem Ablauf der Frist das zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Nothwendige für Rechnung des Verpflichteten zur Ausführung zu bringen. Eben dies liegt ihm auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten ob, wenn dergestalt Gefahr im Verzuge ist, daß die Ausführung der vorzunehmenden Arbeit durch den Verpflichteten nicht abgewartet werden kann.

Wird die Verpflichtung zu einer Handlung oder Leistung in Beziehung auf den Wegebau, welche im Interesse des öffentlichen Verkehrs nothwendig ist, von dem dazu Aufgeforderten in Abrede gestellt, so hat der Amtshauptmann, wenn nach seinem pflichtmäßigen Ermessen die Arbeit bis zur Feststellung der Verpflichtung nicht aufgeschoben werden kann, wegen Ausführung des Nothwendigen Anordnung zu treffen, zugleich aber eine Instruktion der streitigen Verhältnisse mit Zuziehung der Betheiligten vorzunehmen.

Wird dabei die Nothwendigkeit einer Leistung an sich oder in dem geforderten Maße bestritten, oder ist es streitig, ob ein Weg ein öffentlicher oder ein Privatweg sei, so ist das öffentliche Interesse bei dem kontradiktorischen Verfahren durch den Amtshauptmann wahrzunehmen.

Der Amtshauptmann hat die geschlossenen Verhandlungen, wenn eine gütliche Regulirung nicht gelingt, mit gutachtlichem Be-

---

13) Stenogr. Berichte S. 132, 133.

14) Anlage zu Nr. 89 der Drucks. d. Abg.-H. pro 1871/72 S. 30.

richt dem Kreisausschusse vorzulegen, welcher die in § 112 unter Nr. II. vorgesehene resolutorische Entscheidung trifft.

Die Motive[15]) enthalten hierzu nur die Bemerkung, wenn der § 53, vorgreifend der neuen Wegeordnung, die Kompetenz des Amtshauptmanns in wegepolizeilichen Angelegenheiten speziell regele, so sei hierbei die Erwägung leitend gewesen, daß es gerade das Gebiet der Wegepolizei sei, auf welchem der Amtshauptmann eine ebenso umfangreiche wie ersprießliche Wirksamkeit zu entwickeln haben werde, daß er aber seine Anordnungen mit um so größerem Nachdruck und Erfolg auszuführen im Stande sein werde, wenn ihm das Gesetz selbst die hierzu nöthigen Befugnisse verleihe.

Ferner bestimmte § 112 Nr. II des Entwurfs[16]) Folgendes:

> Auf dem Gebiete der allgemeinen Landesverwaltung gehören fortan folgende Angelegenheiten mit den dabei bezeichneten Befugnissen zum Wirkungskreise des Kreisausschusses:

II. In wegepolizeilichen Angelegenheiten:

1. Die resolutorische beziehungsweise interimistische Entscheidung in streitigen Wegebausachen auf Grund der Instruktion der Streitpunkte durch den Amtshauptmann nach erfolgter Ladung und Anhörung der Parteien in Gemäßheit der Bestimmungen im § 53.

Der Kreisausschuß entscheidet:

a) was im Interesse des öffentlichen Verkehrs geschehen muß, insbesondere auch, ob ein Weg, von dem es streitig ist, ob er ein öffentlicher oder ein Privatweg sei, für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen ist, und

b) von wem und event. auf wessen Kosten das Erforderliche zu leisten ist, auch

stellt der Kreisausschuß

c) in Fällen, wo durch diese Entscheidung ein Entschädigungsanspruch begründet wird, zugleich die Höhe der Entschädigung fest. Gegen die Entscheidung über den ersten Punkt ist in allen dahin gehörigen Fällen mit Ausschluß des Rechtsweges nur der Rekurs an die Regierung binnen einer zehntägigen Präklusivfrist vom Tage der Publikation des Resoluts an zulässig.

Die Entscheidung über den zweiten und dritten Punkt

---

15) a. a. O. S. 97.

16) a. a. O. S. 49.

gilt als Interimistikum, welches im Wege der administrativen Exekution sofort vollstreckbar ist. Es bleibt dem Betheiligten dabei nur der Rechtsweg gegen denjenigen, welchen er zu der ihm angesonnenen Leistung oder zur Entschädigung für verpflichtet erachtet, sowie über die von ihm behauptete bisherige Eigenschaft des Weges, als eines Privatweges, vorbehalten, sofern der angebliche Eigenthümer desselben nicht zugleich der Wegebaupflichtige ist.

Wird in dem gerichtlichen Verfahren der Weg für einen Privatweg erklärt, so muß das Expropriationsverfahren eingeleitet werden.

Bis zur Erledigung desselben bleibt des Interimistikum aufrecht erhalten.

Die Motive[17]) bemerken dazu, daß in wegepolizeilichen Angelegenheiten dem Kreisausschusse alle diejenigen Befugnisse beigelegt werden sollen, welche der auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 19. Januar 1865 dem Landtage vorgelegte Entwurf einer Wegeordnung den Bezirksregierungen zu übertragen beabsichtigte.

Bei der Vorberathung im Abgeordnetenhause[18]) wurden im ersten Satz des § 53 nur die Worte „und der vom Fiskus zu unterhaltenden Landstraßen" gestrichen, sodaß also die Kompetenz des Amtshauptmannes auch auf die fiskalischen Straßen ausgedehnt wurde.

3. Der Entwurf der Kreisordnung vom 20. Dezember 1871[19]) wiederholt mit unwesentlichen redaktionellen Aenderungen die Bestimmungen des früheren Entwurfs. Nur wird der Amtshauptmann jetzt als Amtsvorsteher bezeichnet und es wird bestimmt, daß der Rekurs gegen die Entscheidungen des Kreisausschusses an die Deputation für Verwaltungsstreitsachen (statt wie früher an die Regierung) zu richten ist.

Die Kommission[20]) änderte nur den Eingang des Entwurfs in folgender Weise ab:

In Beziehung auf die öffentlichen Wege hat der Amtsvorsteher dafür zu sorgen, daß dieselben in vorschriftsmäßigem Zustande erhalten werden und daß der Verkehr auf denselben nicht behindert werde.

---

[17]) a. a. O. S. 119.

[18]) a. a. O. S. 31.

[19]) Drucks. d. Abg.H. 1871/72 Nr. 89 S. 14, § 48 und S. 28, § 112 Nr. II.

[20]) Drucks. d. Abg.H. 1871/72 Nr. 239, § 60 S. 35.

Die Kompetenz des Amtsvorstehers wird also im Sinne des vorerwähnten Beschlusses des Abgeordnetenhauses erweitert, indem ihm die Aufsicht über alle Wege, mit Ausnahme der Chausseen, also auch über die fiskalischen Straßen, und indem ihm die Fürsorge nicht nur für die Sicherung des Verkehrs, sondern auch für die Erhaltung der Straßen übertragen wird.

Der § 112 Nr. II der Vorlage wurde von der Kommission als § 129 Nr. II abweichend, wie folgt, formulirt:

II. In wegepolizeilichen Angelegenheiten:

1. Die resolutorische beziehungsweise interimistische Entscheidung in streitigen Wegebausachen in Gemäßheit der Bestimmungen im § 60.

Der Kreisausschuß entscheidet:

a) was im Interesse des öffentlichen Verkehrs geschehen muß.

Gegen diese Entscheidung ist mit Ausschluß des ordentlichen Rechtsweges die Berufung an das Verwaltungsgericht binnen einer zehntägigen Präklusivfrist vom Tage der Publikation des Resoluts an zulässig;

b) von wem und auf wessen Kosten das Erforderliche geschehen muß, und in Verbindung hiermit, ob und in welcher Höhe Entschädigung zu leisten ist.

Diese Entscheidung gilt als Interimistikum, welches im Wege der administrativen Exekution sofort vollstreckbar ist und nur der Berufung an das Verwaltungsgericht unterliegt. Dem Betheiligten bleibt der ordentliche Rechtsweg offen gegen denjenigen, welchen er zu der ihm angesonnenen Leistung oder Entschädigung für verpflichtet erachtet;

c) ob ein Weg, von dem es streitig ist, ob er ein öffentlicher oder Privatweg sei, für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen ist.

Diese Entscheidung gilt als Interimistikum, gegen welches dem Betheiligten der ordentliche Rechtsweg zusteht, zur Entscheidung darüber, ob der Weg für einen Privatweg zu erklären ist. Wird in dem gerichtlichen Verfahren der Weg für einen Privatweg erklärt, so kann derselbe die Eigenschaft eines öffentlichen Weges nur in Folge des Expropriationsverfahrens erhalten. Bis zur Erledigung desselben bleibt das Interimistikum aufrecht erhalten.

Das Abgeordnetenhaus trat den Beschlüssen seiner Kommission

bei.[21]) Zur Erläuterung des § 129 Nr. II wurde von dem Abgeordneten Lasker Folgendes bemerkt:[22])

„Sie finden zwar äußerlich in den Beschlüssen der Kommission umfangreiche Abänderungen gegen das, was die Regierung vorgeschlagen hat; sie sind jedoch durchweg redaktioneller Natur; ihrem Inhalte nach werden die Angelegenheiten gerade so geordnet, wie die Regierung es vorgeschlagen, und in diesem Sinne haben wir nachträglich in redaktioneller Form beantragt, daß die Worte „und nur der Berufung an das Verwaltungsgericht unterliegt" weggestrichen werden sollen, weil es nicht Absicht der Kommission gewesen ist, gegen das Interimistikum neben dem ordentlichen Rechtsweg noch eine besondere Berufung an das Verwaltungsgericht zu geben. Es ordnet sich demnach die Materie, die im Uebrigen das gegenwärtig bestehende Recht bis auf die Behörden, welche zu entscheiden haben, gleichfalls nicht ändert, in folgender Weise: Wenn im Interesse des öffentlichen Verkehrs etwas geschehen soll, so wird hierüber blos mit Rücksicht auf das öffentliche Interesse entschieden, und diese Entscheidung hat in erster Instanz der Kreisausschuß, und von dem Kreisausschusse geht die Sache an das Verwaltungsgericht; der ordentliche Rechtsweg ist über diese Frage ausgeschlossen, weil das öffentliche Interesse allein entscheidend ist und wir die letzte Entscheidung hierüber den Verwaltungsgerichten zuweisen. Wenn aber zu entscheiden ist, auf wessen Kosten etwas geschehen soll, wer unter mehreren Personen zur Ausführung verpflichtet ist, oder über die Frage, ob und in welcher Höhe Entschädigung zu leisten ist, so können die Verwaltungsgerichte nur eine interimistische Festsetzung machen. Diese erfolgt durch den Kreisausschuß, und gegen dieselbe giebt es nun keine Berufung an das Verwaltungsgericht, sondern der betroffenen Person steht frei, im ordentlichen Rechtswege auszuführen, daß ein Anderer zu leisten habe, oder zu welcher Entschädigung ein Anderer ihm verpflichtet sein mag.

Wenn es streitig ist, ob ein Weg ein öffentlicher ist, oder nicht, so kann die Verwaltungsbehörde lediglich anordnen, daß der Weg als öffentlicher Weg zu benutzen sei. Nur im Falle eines Streits hat die Behörde diese Befugniß; denn ein offenkundiger Privatweg kann nicht durch Anordnung einer Verwaltungsbehörde zu einem öffentlichen gemacht werden, sondern nur durch Expropriationsver-

---

[21]) Vgl. Stenogr. Ber. vom 19. u. 21. März 1872 S. 1385 u. 1469. Drucks. d. Abg.-H. 1871/72 Nr. 297, § 60 S. 14, § 129 Nr. II S. 29.

[22]) a. a. O. S. 1469.

fahren. Für ein interimistisches Verfahren im Fall des Streites aber tritt der Kreisausschuß als erste und einzige Instanz ein. Gegen dessen Entscheidung ist der ordentliche Rechtsweg gestattet; wird in demselben durch Erkenntniß erklärt, daß der Weg die Eigenschaft eines Privatweges besitzt, so muß die Behörde die Eigenschaft eines öffentlichen Weges wieder aufheben lassen, und sie kann nicht anders dazu kommen, den Weg für einen öffentlichen zu erklären, bis das Expropriationsverfahren eingeleitet ist. In allen diesen Punkten befindet sich die Kommission in Uebereinstimmung mit der Regierungsvorlage und dem gegenwärtigen Rechtszustande. Ich kann Ihnen die Annahme der Kommissionsvorlage empfehlen, weil sie die Materien, die zusammen gehören, redaktionell besser ordnet, als die Regierungsvorlage, welche die Materien theilweise auseinanderreißt. Soweit ich mich erinnere, ist auch der Beschluß der Kommission einstimmig gefaßt worden und ohne Widerspruch seitens des Vertreters der Regierung."

Die Kommission des Herrenhauses[23]) war mit dem § 60 des Entwurfs ebenfalls einverstanden, fügte jedoch einen Zusatz ein, wonach, wenn die Betheiligten verschiedenen Amtsbezirken, bezw. Amts- und Stadtbezirken des Kreises angehören, der Landrath denjenigen Amtsvorsteher, bezw. Bürgermeister bestimmen solle, welcher die nothwendigen Anordnungen zu treffen, die Instruktion zu führen und das öffentliche Interesse im kontradiktorischen Verfahren wahrzunehmen habe. § 112 Nr. II des Entwurfs wurde von der Herrenhaus-Kommission ebenfalls gebilligt, jedoch mit der Maßgabe, daß die Entscheidung darüber, was im Interesse des öffentlichen Verkehrs geschehen muß, in die Hand des Landraths vorbehaltlich der Berufung an das Verwaltungsgericht und nicht des Kreisausschusses gelegt wurde.[24]) Maßgebend war die Erwägung, daß einer derartigen Entscheidung eine örtliche Besichtigung vorangehen müsse, welche unmöglich einem ganzen Kollegium übertragen werden kann.[25]) Das Herrenhaus erklärte sich mit den Beschlüssen seiner Kommission einverstanden.[26])

4. Der in der Session 1872/73 vorgelegte Entwurf der Kreisordnung reproduzirt die vorjährigen Beschlüsse des Abgeordneten-

---

[23]) Drucks. d. H.H. 1871/72 Nr. 116, § 60 S. 64 u. 127.

[24]) a. a. O. S. 145.

[25]) a. a. O. S. 92; vgl. die Zusammenstellung der Beschlüsse, Drucks. d. H.H. Anlage zu Nr. 116 S. 54 u. 116.

[26]) Sitzung v. 31. Okt. 1872, Stenogr. Ber. S. 558—60.

hauses.[27]) Das Abgeordnetenhaus und Herrenhaus nahmen die vorgeschlagenen Bestimmungen unverändert an.[28])

Dieselben haben demgemäß in der Kreisordnung vom 13. Dez. 1872 Aufnahme gefunden und sind bis zum Erlaß der Novelle vom 19. März 1881 in Geltung geblieben.

5. Der Entwurf einer Wegeordnung von 1875 enthält im § 53 einige Abänderungen des § 61 der Kreisordnung und erscheint in folgender Formulirung:[29])

> Der Ortspolizeibehörde liegt es ob, dafür zu sorgen, daß die öffentlichen Wege im vorschriftsmäßigen Zustande erhalten werden und daß der Verkehr auf denselben nicht behindert werde. Sind dazu Leistungen erforderlich, so hat sie den Pflichtigen zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten innerhalb einer angemessenen Frist aufzufordern und nach fruchtlosem Ablauf der Frist das zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Nothwendige für Rechnung des Verpflichteten zur Ausführung zu bringen.
>
> Gegen die Anordnung der Ortspolizeibehörde findet innerhalb 10 Tagen die Klage bei dem Kreisausschusse statt.
>
> Der Klageanstellung ungeachtet kann die Anordnung von der Ortspolizeibehörde für sofort vollstreckbar erklärt werden, wenn die Vollstreckung nach ihrem Ermessen ohne Nachtheil für das Gemeinwesen nicht ausgesetzt bleiben kann.
>
> Waltet dergestalt Gefahr im Verzuge ob, daß die Ausführung der vorzunehmenden Arbeit durch den Verpflichteten nicht abgewartet werden kann, so liegt es der Ortspolizeibehörde ob, auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten das Nothwendige für Rechnung desselben zur Ausführung zu bringen.
>
> Dem Verpflichteten steht gegen die an ihn demnächst ergehende Zahlungsaufforderung der Ortspolizeibehörde innerhalb 10 Tagen die Klage bei dem Kreisausschuß zu.

Die Motive bemerken dazu, daß die Abänderungen nach Maßgabe der praktischen Erfahrungen, welche bei der praktischen Anwen-

---

[27]) Drucks. Nr. 14 § 61 S. 17, § 135 Nr. II S. 33.

[28]) Stenogr. Ber. Sitzung d. Abg.H. v. 22. Nov. 1872 S. 90 u. v. 23. Dez. 1872 S. 115, d. H.H. v. 7. Dez. 1872 S. 52 u. 54.

[29]) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 24 S. 14.

dung des § 61 der Kreisordnung inzwischen gesammelt worden, erfolgt seien.[30])

Der § 135 Nr. II ist als § 54 in den Entwurf der Wegeordnung mit unwesentlichen, lediglich redaktionellen Aenderungen übernommen.[31])

Ferner enthält der § 55 des Entwurfs folgende Bestimmung:

> Wenn in Fällen, die keinen Verzug erleiden (§ 53), mit der Ausführung von Reparaturen ꝛc. auf Anordnung der Ortspolizeibehörde vorgeschritten ist, muß der dazu erforderliche Aufwand für Kreisstraßen aus der Kreiskommunalkasse, für Gemeindewege von der Gemeinde beziehungsweise dem Gutsbezirke vorgeschossen und nöthigenfalls exekutivisch eingezogen werden.
>
> Wird demnächst durch die Entscheidung des Kreisausschusses beziehungsweise durch die richterliche Entscheidung die Verpflichtung einem Andern auferlegt, so ist der Ersatz des geleisteten Vorschusses von diesem, falls er vorher zur Vornahme der Reparaturen ꝛc. selbst aufgefordert, oder Gefahr im Verzuge war (§ 53), im Wege der administrativen Exekution, andernfalls im Rechtswege herbeizuführen.

Die Motive bemerken hierzu, der § 55 bestimme die Kassen, aus welchen in Uebereinstimmung mit der regulären Verpflichtung die etwa nöthigen Vorschüsse zu leisten sind. Die Erstattung der letzteren sei nicht, wie in dem früheren Entwurfe bestimmt war, schon nach der interimistischen Entscheidung, sondern erst dann herbeizuführen, wenn über die Verpflichtung definitiv entschieden ist.

Bei der zu diesen Paragraphen eröffneten Besprechung in der Kommission[32]) wurden Bedenken nur gegen die §§ 53 und 55 geäußert.

Mehrere Mitglieder der Kommission wollten die zulässigen Zwangsmaßregeln durch die Befugniß zur Androhung und Festsetzung von Geldbußen verschärft sehen, und es wurde die Nothwendigkeit einer solchen Befugniß durch die Behauptung gerechtfertigt, daß es sich in vielen Fällen bei dem Pflichtigen nur um mangelnde Willfährigkeit handle, und daß diese am geeignetsten und empfindlichsten durch Geldbuße getroffen werde.

Der Vertreter der Staatsregierung war der Ansicht, daß keine

---

[30]) a. a. O. S. 111.

[31]) a. a. O. S. 15 u. 111.

[32]) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 331 S. 35.

Veranlassung vorliege, von dem im § 79 der Kreisordnung aufgestellten Grundsatze, der sich in der Praxis als vollkommen ausreichend bewährt habe, abzugehen. Die Kreisordnung lege den Behörden das Recht, Geldstrafen anzudrohen und festzusetzen, nur bei, sofern die zu erzwingende Handlung nicht durch Dritte geleistet werden könne oder der Verpflichtete nicht im Stande sei, die Kosten zu tragen. Dieser Fall werde in Wegesachen nicht eintreten, es sei also kein Grund vorhanden, die Befugnisse der Ortspolizeibehörde zu erweitern.

Aus der Kommission wurde diese Ansicht durch die Bemerkung unterstützt, daß die Ausführung einer zu erzwingenden Handlung für Rechnung des Verpflichteten in der Regel schon den Charakter einer Geldstrafe habe, da der Verpflichtete dadurch die Möglichkeit verliere, die Handlungen auf die für ihn billigste Art auszuführen.

§ 55 giebt der Ortspolizeibehörde die Befugniß, zur Bestreitung der Kosten unverzüglicher Reparaturen an Kreisstraßen einen Vorschuß aus der Kreiskommunalkasse zu entnehmen und denselben unter Umständen exekutivisch einzuziehen.

Ein Mitglied der Kommission sah hierin einen unzulässigen Eingriff in die Befugnisse des Landraths, welchem die Aufsicht über die Kreiskommunalkasse zustehe, und der durch ein solches Verfahren dem Amtsvorsteher gewissermaßen untergeordnet erscheine, während er der Vorgesetzte des Amtsvorstehers sei. Diese Auffassung wurde regierungsseitig und auch von mehreren Mitgliedern der Kommission als irrig bezeichnet. In der Kreiskommunalverwaltung sei nicht der Landrath, sondern der Kreisausschuß die vorgesetzte Behörde des Amtsvorstehers. Der Amtsvorsteher habe unbestritten das Recht, auch gegen den Fiskus Exekutivmaßregeln zu verhängen; es sei also nicht abzusehen, weshalb ihm diese Befugniß gegen die Verwaltung der Kreiskommunalkasse nicht zustehen solle. Geschäftsordnungsmäßig werde der Antrag auf Zahlung des Vorschusses dem Landrath zur Ertheilung der Anweisung an die Kreiskommunalkasse vorgelegt werden. Erfolge die Zahlung aus irgend einem Grunde nicht, so müsse die Polizeibehörde in die Lage kommen, sich unverzüglich in den Besitz der erforderlichen Geldmittel zu setzen, da dieselbe zu Vorschüssen nicht verpflichtet werden könne. Von den Vertretern dieser Ansicht wurde nicht in Abrede gestellt, daß eine so weitgehende Befugniß im einzelnen Fall gemißbraucht werden oder zu übereilten Maßregeln führen könne; man hielt die Bestimmung aber dennoch für zweckmäßig, auch auf die Gefahr hin, daß die

Kreisvertretung in Ermangelung eines anderen zur Kostenerstattung Verpflichteten ihren Regreß an dem betreffenden Amtsvorsteher resp. Polizeiverwalter zu nehmen genöthigt werde.

Bei der Spezialdiskussion der §§ 53—57 wurde der Antrag zu § 53:

„Alinea 1 Absatz 2 dahin zu fassen:

> Dieselbe ist befugt, den Pflichtigen zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten innerhalb einer angemessenen Frist unter Androhung einer Geldbuße bis zum Betrage von 60 Mk. aufzufordern. Außerdem ist die Ortspolizeibehörde berechtigt, nach Ablauf der von ihr gestellten Frist das zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Nothwendige für Rechnung des Verpflichteten zur Ausführung zu bringen (§ 61 der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872)"

abgelehnt und § 53 nach der Regierungsvorlage unverändert angenommen.

Zu § 54 wurde gelegentlich eines besonderen Falles, in welchem den Bewohnern neuer Ansiedelungen von dem Besitzer eines anstoßenden Privatweges die Benutzung desselben verwehrt sei, der Wunsch ausgesprochen, derartigen Beschwerden in diesem Gesetze Abhülfe zu schaffen, da Privatpersonen zwar im Rechtswege, durch Klage auf Einreichung einer nothwendigen Servitut, die Mitbenutzung des Weges erzwingen könnten, die Polizeibehörde aber gesetzliche Mittel haben müsse, um sich im öffentlichen Interesse, z. B. bei einer Feuersbrunst oder zur Durchführung sanitätspolizeilicher Maßregeln, den Zugang zu derartigen Ansiedelungen zu verschaffen.

Antragsteller glaubte den Zweck erreicht, wenn in Alinea 1c. vor dem Worte „Weg" die Worte

„ein Privatweg oder"

eingeschoben würden.

Ein dahin gehender Antrag wurde unter Zustimmung des Vertreters der Staatsregierung zum Beschluß erhoben. Im Uebrigen wurde § 54 und ebenso § 55 unverändert angenommen.

Der Entwurf von 1875[33]) enthielt ferner bezüglich der Anlegung neuer Wege in § 43 folgende Bestimmung:

---

[33]) a. a. O. S. 11.

§ 43.

Die Gemeinde beschließt von Amtswegen oder auf Antrag eines Betheiligten über die Anlegung, Einzeihung, Verlegung oder Veränderung von Gemeindewegen. Gegen einen solchen Beschluß, der auf ortsübliche Weise bekannt zu machen ist, findet innerhalb vier Wochen die Klage bei dem Kreisausschusse statt.

Kommt bei diesen Wegen der Verkehr anderer Gemeinden in Frage, so ist die Genehmigung des Kreisausschusses erforderlich. Vor Ertheilung derselben beziehungsweise vor Entscheidung auf die erhobene Klage hat der Kreisausschuß ein Präklusionsverfahren zu eröffnen und unter Verweisung der auf privatrechtliche Titel sich stützenden Widersprüche in den Rechtsweg über das Bedürfniß des öffentlichen Verkehrs im Verwaltungsstreitverfahren zu entscheiden.

Nach Entscheidung des Kreisausschusses, welcher die Anhörung der Betheiligten voranzugehen hat, muß ferner da, wo das Bedürfniß des öffentlichen Verkehres erfordert, die Anlegung neuer Wege und die Verlegung, sowie die bessere Einrichtung der bestehenden (Ermäßigung der Steigung, Ueberbrückung von Fuhrten, Befestigung der Straßen in den Städten und ländlichen Ortschaften rc.) zur Ausführung gebracht werden.

Gegen eine solche Entscheidung ist die Berufung an das Bezirksverwaltungsgericht zulässig.

Die Motive[34]) bemerken dazu:

Die den Gemeinden beigelegte Befugniß, selbstständig über die Anlegung, Einziehung, Verlegung oder Veränderung von Gemeindewegen zu beschließen, eröffnet dem Gemeindeleben ein weites Gebiet einer unabhängigen und wichtigen Thätigkeit. Zur Sicherung der Gemeinnützigkeit der Beschlüsse und zum Schutz der allgemeinen Interessen, gegenüber dem Interesse der einzelnen Gemeinden, wird es genügen, die Bekanntmachung der betreffenden Beschlüsse anzuordnen und denjenigen, die durch letztere sich beschwert fühlen, die Befugniß zur Erhebung der Klage beim Kreisausschuß einzuräumen und sodann für die Fälle, in welchen Verkehrsinteressen, welche über das Gebiet der einzelnen Gemeinden hinausgehen, in Frage kommen, die Genehmigung des Kreisausschusses als nothwendige Bedingung hinzustellen.

Zur Milderung der dem Kreisausschuß beigelegten, unter Umständen tief einschneidenden Befugniß, eine den hervorgetretenen er-

---

[34]) a. a. O. S. 104.

weiterten oder veränderten Bedürfnissen entsprechende Einrichtung der Gemeindewege zu fordern, wird es beitragen, daß einmal die Anhörung der Betheiligten vorgeschrieben und sodann gegen solche Anordnungen des Kreisausschusses die Berufung an das Bezirksverwaltungsgericht nachgelassen ist.

Die Kommission[35]) erklärte sich mit den vorgeschlagenen Bestimmungen einverstanden, machte jedoch im vierten Absatz statt des Wortes „Präklusionsverfahren" den Ausdruck „Aufgebotsverfahren".

6. Der Entwurf einer Wegeordnung von 1876[36]) enthält dieselben Bestimmungen. Die Kommission war mit denselben ebenfalls einverstanden und nahm einen Antrag an, daß die Veröffentlichung der bezüglichen Gemeindebeschlüsse durch das Kreisblatt erfolgen solle.[37])

Der Entwurf von 1876[38]) enthält im Uebrigen in den §§ 60, 61 und 63 die Bestimmungen des vorjährigen Entwurfs bezüglich des Verfahrens mit den Aenderungen der Kommission, jedoch mit der neuen Aenderung im § 64, daß bei den vom Kreise zu unterhaltenden Straßen an Stelle des Amtsvorstehers der Landrath tritt.

In der Kommission[39]) wurde ein Antrag, dem Amtsvorsteher in allen Fällen die Anwendung von Exekutivstrafen zu sichern, wiederum abgelehnt. Dagegen wurde ausgeführt, daß die Bestimmungen der Vorlage sich jedenfalls in allen den Fällen, in welchen eine Unterlassung erzwungen werden solle, oder in denen von dem Verpflichteten voraussichtlich die Kosten nicht beizutreiben wären, als unzureichend erwiesen. Es erscheine daher angemessen, wenigstens in diesen Fällen die Zulässigkeit von Exekutivstrafen in Uebereinstimmung mit den Bestimmungen der Kreisordnung zuzulassen.

Die Mehrheit der Kommission schloß sich diesen Ausführungen an und nahm in erster beziehungsweise zweiter Lesung nach Ablehnung des oben erwähnten Antrags zu Absatz 1 folgenden Antrag an:

Absatz 2 dahin zu fassen:

> Sind die Kosten von dem Verpflichteten nicht beizutreiben, oder soll eine Unterlassung erzwungen werden, so ist die

---

35) Drucks. d. Abg.H. 1875 S. 331 S. 30.
36) Drucks. 1876 Nr. 17 § 49 S. 14.
37) Drucks. d. Abg.H. Nr. 152 S. 21.
38) a. a. O. S. 17.
39) Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 152 S. 25.

Behörde berechtigt, Geldbußen bis zur Höhe von 60 M. anzudrohen und festzusetzen.

In beiden Fällen findet gegen die Anordnungen beziehungsweise Straffestsetzung der Ortspolizeibehörde innerhalb 10 Tagen die Klage beim Kreisausschuß statt.

§ 61. Die Entscheidung darüber:

was im Interesse des öffentlichen Verkehrs zu geschehen hat, und ob ein Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen ist,

steht nach dem Entwurfe in Landkreisen dem Kreisausschuß in Stadtkreisen dem Bezirksverwaltungsgerichte zu.

In der Kommission war darüber kein Meinungsstreit, daß diese Entscheidung sich auch auf die Frage zu erstrecken habe, ob ein Privatweg, der als solcher unstreitig ist, für den öffentlichen Verkehr nothwendig und daß die im Verwaltungswege getroffene Entscheidung, unbeschadet des Enteignungsverfahrens aufrecht zu erhalten sei. Die Kommission war ferner darüber einig, daß auf dem Gebiete der Verwaltung zur Vermeidung von Weitläufigkeiten die Entscheidung möglichst in eine Hand zu legen sei. Aus diesem Grunde beschloß man, den Bestimmungen der Kreisordnung (§ 135 II) entsprechend, für die durch § 61 zu regelnde Materie nur das Verwaltungsgericht zuständig zu machen.

Eine besondere Erörterung veranlaßte das nach dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung bei Enteignungen zu beobachtende Verfahren:

Die Zulässigkeit der Enteignung soll in der Regel durch Königliche Verordnung erfolgen; sie kann jedoch ausnahmsweise nach § 3 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 durch die Bezirksregierung beziehungsweise im Geltungsbereiche der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 durch das Bezirksverwaltungsgericht erfolgen (§ 56 b l. c.) wenn es sich nur um Gradelegung oder Verbreiterung öffentlicher Wege oder um Umwandlung von Privatwegen in öffentliche Wege handelt. Es würde also, nachdem die Bedürfnißfrage im Verwaltungsstreitverfahren entschieden ist, das Bezirksverwaltungsgericht im Enteignungsverfahren von Neuem in Thätigkeit treten müssen, um über die Zulässigkeit der Enteignung zu befinden.

Die Kommission war einstimmig der Ansicht, daß diese Frage zur Vermeidung von Weiterungen in dem ersten Verfahren gleich-

zeitig zu entscheiden sei, und daß es einer besonderen Zulässigkeitserklärung für das Enteignungsverfahren nicht bedürfe, sobald im Verwaltungsstreitverfahren endgültig entschieden worden, daß ein Weg für den öffentlichen Verkehr unentbehrlich sei.

Aus diesen Erwägungen ging folgende von der Kommission gebilligte Fassung des § 61 hervor, welcher der Vertreter der Staatsregierung zustimmte:

Der Kreisausschuß entscheidet:

a) was im Interesse des öffentlichen Verkehrs geschehen muß,
b) von wem und auf wessen Kosten das Erforderliche geschehen muß, und in Verbindung hiermit, ob und in welcher Höhe Entschädigung zu leisten ist,
c) ob ein Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen.

Gegen die Entscheidung des Kreisausschusses ist innerhalb 10 Tagen die Berufung an das Bezirksverwaltungsgericht zulässig.

Die Entscheidung desselben ist im Verwaltungsstreitverfahren endgiltig und sofort vollstreckbar. Den Betheiligten bleibt jedoch in den unter b erwähnten Fällen der ordentliche Rechtsweg gegen denjenigen vorbehalten, welchen er statt seiner zu der ihm angesonnenen Leistung oder Entscheidung für verpflichtet erachtet.

Desgleichen steht in den unter b und c erwähnten Fällen den Betheiligten der ordentliche Rechtsweg bezüglich der Frage zu, ob der Weg die Eigenschaft eines Privatwegs hat.

Wird in dem gerichtlichen Verfahren der Weg für ein Privatweg erklärt, oder ist derselbe unstreitig ein solcher, so kann er die Eigenschaft eines öffentlichen Weges nur mittelst des Enteignungsverfahrens erhalten.

Für die Einleitung des Enteignungsverfahrens bedarf es der im § 2 und 3 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 (G.S. S. 221) erwähnten Zulässigkeitserklärung nicht, sobald im Verwaltungsstreitverfahren endgültig entschieden ist, daß der Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen werden muß.

Bis zur Erledigung des gerichtlichen, bezw. Enteignungsverfahrens bleibt die im Verwaltungsstreitverfahren getroffene Entscheidung aufrecht erhalten.

§§ 63, 64.

Die §§ 63 und 64 regeln das Verfahren bei Ausführung unaufschiebbarer Wegebesserungen dahin, daß Vorschüsse gefordert,

beziehungsweise von dem Pflichtigen exekutivisch beigetrieben werden können. Es wurde bemängelt, daß die Wegeaufsichtsbehörde den Vorschuß nur dann solle fordern können, wenn mit der Ausführung bereits begonnen sei, und nicht auch für den Fall, wenn die vorzunehmende Reparatur ohne Nachtheil für das Gemeinwesen überhaupt nicht ausgesetzt werden kann. Im Einverständniß mit dem Vertreter der Staatsregierung wurde daher zu § 63 Zeile 3 folgender Zusatz beschlossen:

„oder wenn die vorzunehmende Reparatur ohne Nachtheil".

Bei der vorjährigen Kommissionsberathung war mehrfach darauf hingewiesen worden, daß, wenn die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde sich auch auf Kreisstraßen erstrecke, die Amtsvorsteher berechtigt sein würden, Exekution gegen die Kreiskommunalkasse zu vollstrecken, und daß daraus sachliche und dienstliche Unzuträglichkeiten entstehen könnten. Der diesjährige Entwurf legt die Exekutive bezüglich der Kreisstraßen ausschließlich in die Hand des Landraths, an Stelle der Polizeibehörde. In der Kommission überzeugte man sich, daß die polizeilichen Funktionen bezüglich der Kreisstraßen im Interesse der Instandhaltung dieser Straßen, sowie zur Vermeidung von Reibungen und Weiterungen in eine Hand gelegt werden müßten, und es kam allein in Frage, ob die Funktionen dem Kreisausschusse zu übertragen wären. Ein hierauf bezüglicher Antrag wurde jedoch nicht gestellt und die Kommission beschloß nur, zur Vermeidung jedes Mißverständnisses in § 63 Abs. 1 Zeile 4 die Worte „für Kreisstraßen aus der Kreiskommunalkasse" zu streichen und den § 64 dahin zu formuliren:

„Auf Chausseen im Sinne dieses Gesetzes (§ 25) finden die vorstehenden Bestimmungen (§§ 60—63) nicht Anwendung, auf Kreisstraßen (§ 10, 35—38) nur mit der Maßgabe Anwendung, daß an Stelle der Ortspolizeibehörde der Landrath und an Stelle des Kreisausschusses das Bezirksverwaltungsgericht tritt und der für Kreisstraßen erforderliche Aufwand aus der Kreiskommunalkasse vorgeschossen werden muß."

7. Die §§ 68—75 des Entwurfs einer Wegeordnung von 1877/78 enthalten folgende Bestimmungen:[40])

---

[40]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 14 S. 16.

Von der Wegepolizei.

§ 68.

Die unmittelbare Aufsicht über die öffentlichen Wege, sowie die Sorge dafür, daß die Verwaltung und Unterhaltung der Wege nach Maßgabe dieses Gesetzes erfolge (die Wegepolizei) liegt

1. in Betreff der Gemeindewege der Ortspolizeibehörde,
2. in Betreff der Kreisstraßen und Chausseen der Kreispolizeibehörde ob.

§ 69.

Die Ortspolizeibehörde ist so berechtigt wie verpflichtet, wenn Gefahr im Verzuge vorliegt, in Betreff der Kreisstraßen und Chausseen die erforderlichen polizeilichen Verfügungen selbstständig zu erlassen. Von dem Verfügten ist der Kreispolizeibehörde ungesäumt Anzeige zu machen.

§ 70.

Die Orts- und Kreispolizeibehörden sind berechtigt, die von ihnen getroffenen wegepolizeilichen Anordnungen durch Anwendung der gesetzlichen Zwangsmittel durchsetzen.

Gegen die Anordnungen der Zwangsmaßregeln finden die allgemeinen gesetzlichen Rechtsmittel statt.

Es gelten jedoch folgende besondere Bestimmungen:

§ 71.

Beschwerden und Klagen gegen Anordnungen der Wegepolizeibehörde sind innerhalb einundzwanzig Tagen anzubringen.

Die wegepolizeiliche Anordnung muß, auch wenn sie angefochten ist, sofort zur Ausführung gebracht werden, sofern letztere nach dem Ermessen der Behörde ohne Nachtheil für das Gemeinwesen nicht ausgesetzt bleiben kann. Waltet dergestalt Gefahr im Verzuge ob, daß die Ausführung durch die Verpflichteten nicht abgewartet werden kann, so ist die Polizeibehörde befugt, auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten das Nothwendige für Rechnung desselben zur Ausführung zu bringen. Unter gleicher Voraussetzung muß der dazu erforderliche Kostenbetrag auf Verlangen der Polizeibehörde von der Gemeinde, in deren Bezirk der Weg belegen ist, vorgeschossen werden. Weigert sich der Verpflichtete, den Vorschuß zu erstatten, so findet das im § 74 vorgesehene Verfahren statt.

§ 72.

Die Anlegung, Verlegung und Einziehung von Gemeindewegen und Kreisstraßen darf nur mit Zustimmung der Wegepolizeibehörde erfolgen.

Auf Verlangen der Polizeibehörde hat der Wegebaupflichtige über die Anlegung, Verlegung und Einziehung von Gemeindewegen und Kreisstraßen zu beschließen.

Versagt die Polizeibehörde ihre Zustimmung zu dem Beschlusse des Wegebaupflichtigen oder unterläßt oder verweigert der Wegebaupflichtige, die von der Polizeibehörde verlangte Anlegung, Verlegung und Einziehung zu beschließen oder auszuführen, so beschließt auf Antrag des Wegebaupflichtigen, beziehungsweise der Polizeibehörde darüber, ob und in welcher Weise die Anlegung, Verlegung und Einziehung erfolgen soll,

in Betreff der Gemeindewege in Landkreisen mit Ausnahme der Wege in den Bezirken größerer Städte der Kreisausschuß,

in Betreff der übrigen Wege der Bezirksrath,

in Betreff der Wege im Stadtkreise Berlin der Minister für Handel.

Gegen die Beschlüsse des Kreisausschusses findet die Beschwerde an den Bezirksrath statt, gegen die Beschlüsse des Bezirksraths an den Provinzialrath.

§ 73.

Die obere Aufsicht in Betreff der Gemeindewege in Landkreisen, mit Ausnahme der Wege in den Bezirken größerer Städte, wird von dem Landrathe, in höherer Instanz von dem Regierungspräsidenten,

in Betreff der übrigen öffentlichen Wege von dem Regierungspräsidenten, in höherer Instanz von dem Oberpräsidenten,

in Betreff der Wege im Stadtkreise Berlin von dem Polizeipräsidenten, in höherer Instanz von dem Minister für Handel ausgeübt.

§ 74.

Entsteht über die Verpflichtung zur Tragung der Wegebaulast oder einer anderweitigen, auf diesem Gesetze beruhenden Last, oder über die Eigenschaft eines Weges als einen öffentlichen, Streit, so

entscheidet hierüber im Verwaltungsstreitverfahren unter Anschluß der Beschwerde

> in Betreff der Gemeindewege in Landkreisen mit Ausnahme der Wege in den Bezirken größerer Städte der Kreisausschuß, in Betreff der übrigen Wege das Bezirksverwaltungsgericht.

Die Entscheidung ist im Verwaltungsstreitverfahren endgültig.

Jedem Betheiligten bleibt jedoch der ordentliche Rechtsweg vorbehalten zur Feststellung der Verpflichtung eines Dritten, sowie zur Entscheidung darüber, ob der Weg die Eigenschaft eines Privatweges hat.

Bis zur Rechtskraft eines abweichenden gerichtlichen Urtheils behält es bei der Entscheidung des Verwaltungsgerichts sein Bewenden.

§ 75.

Durch vorstehende Bestimmungen werden diejenigen des Gesetzes, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 (Gesetz-Samml. S. 561 ff.), sowie die der Landespolizeibehörde, beziehungsweise dem Minister für Handel nach den §§ 4 und 14 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G.S. S. 505 ff.) zustehenden Befugnisse nicht berührt.

Die Motive hierzu enthalten folgende Ausführungen:[41])

„In Folge der wichtigen Veränderungen, welche durch das Gesetz, betreffend die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und der Verwaltungsgerichtsbehörden im Geltungsbereiche der Provinzialordnung vom 29. Juni 1875, vom 26. Juli 1876 (G.S. 1876 S. 297 ff.) — das sogenannte Kompetenzgesetz — eingeführt sind, hat der vorliegende Titel eine durchgreifende Umgestaltung erfahren müssen. Gleichzeitig ist es für nothwendig erachtet worden, die Prinzipien, wie sie in dem Gesetze, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen, in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 (G.S. 1875 S. 561) zur Annahme gelangt sind, auf für den Entwurf der Wegeordnung zu verwerthen und die Bestimmungen über Anlegung, Verlegung und

---

41) a. a. O. S. 48—51.

Einziehung der öffentlichen Wege mit demselben in Harmonie zu bringen.

In der Keeisordnung vom 13. Dezember 1872 (G.S. 1872 S. 661 ff.) war noch daran festgehalten, daß die Verwaltungsfragen von den Rechtsfragen in Verwaltungssachen sich nicht füglich trennen ließen, und war daher die Verwaltungsjurisdiktion von der Verwaltung noch nicht scharf gesondert worden. Bei der Ausscheidung der sogenannten streitigen Verwaltungssachen war nicht sowohl darauf gesehen, ob es um einen Streit um Rechte und nur um solche sich handle, als vielmehr darauf, ob überhaupt die Sache für eine kontradiktorische Verhandlung mit den Betheiligten geeignet sei. Erst durch das Gesetz, betreffend die Verfassung der Verwaltungsgerichte und das Verwaltungsstreitverfahren, vom 3. Juli 1875 (G.S. 1875 S. 375 ff.) ist der Begriff der streitigen Verwaltungssachen näher begrenzt, und sind demnächst durch das Kompetenzgesetz die Zuständigkeiten der Verwaltungsgerichtsbehörden einerseits und der Verwaltungsbehörden andererseits gesondert und neu geregelt worden. Von besonderer Bedeutung für die gegenwärtige Vorlage sind die Veränderungen gewesen, welche durch den Titel IV des Kompetenzgesetzes in den Bestimmungen der Kreisordnung „Von dem Zwangsverfahren der Behörden des Kreises" (Sechster Abschnitt, §§ 79—83) herbeigeführt sind. Die Gesichtspunkte, von denen bei diesen Veränderungen ausgegangen ist, sind folgende gewesen.[42]) „Aufgabe der Verwaltungsgerichte ist es, Schutz gegen Rechtsverletzung seitens der Verwaltung zu gewähren, nicht aber selbst zu verwalten. Nach der Kreisordnung (§ 80) hatten die Kreisausschüsse und in höherer Instanz die Bezirksverwaltungsgerichte nicht allein über die Gesetz- und Rechtmäßigkeit, sondern auch über die administrative Zweckmäßigkeit polizeilicher Anordnungen zu befinden. Damit waren sie in Polizeisachen an die Stelle der staatlichen Aufsichtsbehörden getreten und zu Verwaltungsbehörden geworden; der Einfluß der staatlichen höheren Polizeibehörden und damit deren Verantwortlichkeit war in Frage gestellt, während andererseits die Verwaltungsgerichte für die gesetzmäßige, gerechte und

---

[42]) Vgl. v. Brauchitsch, die neueren Organisationsgesetze der innern Verwaltung. Berlin 1876, S. 194; vgl. außerdem Bericht der XII. Kommission des Hauses der Abgeordneten v. 16. Mai 1876, Drucks. d. H. d. Abg. 1876 Nr. 230 S. 14 ff.

sachmäßige Handhabung der Polizei an sich nicht verantwortlich sind. Hierdurch war der nothwendige Zusammenhang der Verwaltung in Frage gestellt und die Gefahr gegeben, in polizeilichen Sachen eine Selbstständigkeit der lokalen Instanzen herbeizuführen, welche weder dem öffentlichen Interesse, noch den Absichten der Kreisordnung entsprach. Aber auch der Zweck, den von den polizeilichen Anordnungen Betroffenen einen größeren Rechtsschutz, wie bisher, zu gewähren, war durch die gedachten Vorschriften der Kreisordnung nur mangelhaft erreicht. Einmal war danach (§§ 79 und 80) ein Rechtsschutz nur gewährt in Betreff solcher polizeilicher Verfügungen, welche auf Zwang gerichtet sind, nicht aber in Betreff der großen Zahl solcher Verfügungen, welche mit Zwang nicht verknüpft sind; sodann war das Publikum ausschließlich auf den Weg der Klage verwiesen: eine Beschwerde fand daneben nicht mehr statt. (Vgl. die Rede des Berichterstatters, stenogr. Ber. des Abg.H. 1871/72 S. 1418.) Gleichwohl ist die Mehrzahl polizeilicher Verfügungen nicht mit der Behauptung anfechtbar, daß sie gesetz- oder rechtswidrig seien, sondern nur mit der Behauptung ihrer sachlichen Unangemessenheit. Ueber diese letztere Behauptung aber kann nicht im Verwaltungsrechtswege, sondern nur von der gesetzlich dazu berufenen vorgesetzten Polizeibehörde entschieden werden. Letztere wird zugleich, besonders wenn die Entscheidung nicht in die Hand eines Spruchkollegiums, sondern eines Einzelbeamten gelegt wird, schnellere und minder kostspielige Abhülfe zu schaffen vermögen, als durch ein Verwaltungsstreitverfahren zu erlangen ist."

Für die Umarbeitung des Titels „von der Wegepolizei" sind dieselben Gesichtspunkte leitend gewesen, und hat demgemäß auch eine verschiedenartige Behandlung der Fragen, welche den Verwaltungsgerichten durch den § 135 Nr. II der Kreisordnung zur Entscheidung übertragen waren, eintreten müssen, je nachdem dieselben als wirkliche Verwaltungsstreitfragen anzuerkennen waren oder nicht. Für diejenigen wegepolizeilichen Verfügungen und Anordnungen, die nicht mit der Behauptung anfechtbar sind, daß sie gesetz- oder rechtswidrig seien, sondern nur mit der Behauptung ihrer sachlichen Unangemessenheit, greifen dieselben Bestimmungen Platz, wie sie für die polizeilichen Verfügungen im Allgemeinen durch den Titel IV des Kompetenzgesetzes eingeführt sind. Eine Ausnahme ist nur bezüglich derjenigen Anordnungen oder Aufforderungen der Wegepolizeibehörden gemacht worden, welche, insofern sie auf die Anlegung, Verlegung oder Einziehung von Wegen sich beziehen, von

hervorragender Bedeutung und deshalb in dem Entwurfe nach Analogie des Gesetzes vom 2. Juli 1875 behandelt sind.

§ 68. Als Wegepolizeibehörden werden bezüglich der Gemeindewege die Ortspolizeibehörden, bezüglich der Kreisstraßen und Chausseen die Kreispolizeibehörden hingestellt. Daß auch bezüglich der Chausseen, für welche es in den früheren Entwürfen an Bestimmungen fehlte, der Landrath mit der unmittelbaren Aufsicht betraut ist, wird ohne Weiteres gerechtfertigt erscheinen.

§ 69. In Fällen, in denen Gefahr im Verzuge ist, wird das Eingreifen des Landraths nicht abgewartet werden können, es vielmehr auch bezüglich der Kreisstraßen und Chausseen der sofortigen Anordnungen der Ortspolizeibehörden bedürfen. Seitens der letzteren ist aber der zuständigen Wegepolizeibehörde ungesäumt von dem Verfügten Anzeige zu machen.

Der § 70 verweist bezüglich der Zwangsmaßregeln, deren Anwendung den Wegepolizeibehörden zur Durchsetzung ihrer Anordnungen zustehen soll, sowie wegen der Rechtsmittel gegen diese Anordnungen und Zwangsmaßregeln auf die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen.

In dem § 71 werden für die Fälle, in denen dergestalt Gefahr im Verzuge ist, daß die Ausführung der wegepolizeilichen Anordnungen durch die Verpflichteten nicht abgewartet werden kann, besondere Bestimmungen vorgesehen, wie sie zur Ermöglichung der sofortigen Beseitigung der vorhandenen Verkehrsstörungen 2c. nothwendig erscheinen.

§ 72. Bei Anlegung, Verlegung und Einziehung von öffentlichen Wegen handelt es sich um die auf dem Gebiete der Wegepolizei hervorragendsten und am tiefsten einschneidenden Fragen.

Da die Chausseen, insofern ihre Anlegung nicht gefordert und erzwungen werden kann, eine Ausnahmestellung einnehmen, so enthält der § 72 auch nur Bestimmungen in Bezug auf die Gemeindewege und Kreisstraßen.

Für diese Bestimmungen ist im Wesentlichen der Vorgang des Gesetzes vom 2. Juli 1875 leitend und maßgebend gewesen. Nach dem § 72 ist für die Anlegung, Verlegung und Einziehung von Gemeindewegen und Kreisstraßen die Zustimmung der Wegepolizeibehörde erforderlich, desgleichen soll die letztere berechtigt sein, eine

Beschlußfassung der Wegebaupflichtigen über die Anlegung ꝛc. von Wegen zu verlangen. In den Fällen, in denen die Polizeibehörde ihre Zustimmung zu dem Beschlusse des Wegebaupflichtigen versagt oder der letztere die von der Polizeibehörde verlangte Anlegung ꝛc. von Wegen zu beschließen oder auszuführen verweigert, soll auf den Antrag des Wegebaupflichtigen beziehungsweise der Polizeibehörde der Kreisausschuß beziehungsweise der Bezirksrath darüber beschließen, ob und in welcher Weise die Anlegung ꝛc. erfolgen soll. Gegen die Beschlüsse des Kreisausschusses beziehungsweise des Bezirksraths ist die Beschwerde an den letzteren beziehungsweise den Provinzialrath zulässig.

Der § 73 bestimmt die Beamten, von denen die obere Aufsicht über das Wegewesen ausgeübt werden soll.

Von der Beibehaltung beziehungsweise Wiedereinführung des Instituts der Wegekommissarien ist bei dem geringeren Anklange, welchen die hierauf bezüglichen Bestimmungen der früheren Entwürfe gefunden haben,[43]) abgesehen worden.

§ 74. Als eigentliche Verwaltungsstreitsachen sind diejenigen anzusehen, bei denen es sich um Verpflichtung zur Tragung der Wegebaulast oder einer anderweitigen auf diesem Gesetze beruhenden Last, oder um die Frage sich handelt, ob ein Weg die Eigenschaft eines öffentlichen habe.

Der allgemeine Grundsatz, daß soweit gegen die erstinstanzliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts der ordentliche Rechtsweg zulässig ist, ein weiteres Verfahren im Verwaltungsstreitverfahren nicht stattfindet, mithin in diesen Fällen die Endurtheile der ersten Instanz vorbehaltlich des ordentlichen Rechtsweges endgültig sein sollen, ist auch hier festgehalten. Zulässig bleibt aber der Rechtsweg auch ferner zur Feststellung der Verpflichtung eines Dritten oder zur Entscheidung darüber, ob der Weg die Eigenschaft eines öffentlichen habe.

Der § 75 reproduzirt theilweise eine Bestimmung des § 166 des Kompetenzgesetzes und bedarf auch im Uebrigen, soweit er das Gesetz vom 2. Juni 1875 erwähnt, einer Begründung nicht."

---

[43]) Vgl. Nr. 331 der Drucks. d. Abg.-H. 1875 S. 37 ff. Nr. 152, 1876 S. 27 ff.

Der Kommissionsbericht enthält zu den §§ 68—75 folgende Ausführungen![44])

„Die Regierungsvorlage weist den mit der Wegepolizei betrauten Organen der Staatsgewalt nicht nur die Aufsicht zu, sondern verlegt in diese Organe auch den Schwerpunkt der Verwaltung und Erhaltung der öffentlichen Wege.

Dieser Standpunkt fand in der Kommission allgemeinen Widerspruch. Wenn die Mehrheit der Kommission auch nicht nach dem Vorschlage eines Mitgliedes so weit gehen wollte, die Polizei lediglich auf die Kontrole der Sicherheit des Verkehrs gemäß § 6b des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 zu beschränken, und die Aufsicht über den Wegebau als solchen und die Instandhaltung der Wege ausschließlich den Kommunalaufsichtsbehörden zuzuweisen, so war man doch einig darüber, daß eine Mitwirkung der Polizeibehörden bei der Anlegung und Verlegung von Wegen und ein staatsseitig durch dieselben zu übender Zwang auszuschließen und eine geordnete Mitwirkung der Polizei auf die Kontrole der Unterhaltung der Wege zu beschränken sei. Von diesem Gesichtspunkt aus wurde als Grundsatz ausgesprochen, daß zwar die Verlegung und Einziehung von Wegen des konkurrirenden Nachbarinteresses halber, nicht aber die Anlegung von Wegen unbedingt einer höheren Genehmigung bedürfe. Die Berechtigung zu einer Ausnahme wurde nur für den zwiefachen Fall anerkannt, daß das Verkehrsinteresse einer anliegenden Gemeinde in Betracht komme oder ein angemessener Zugang zu einer Gemeinde durch einen öffentlichen Weg nicht bestehe.

Die Einziehung und Verlegung von Wegen anlangend, fragte es sich, welchen Organen die Prüfung und Entscheidung zugewiesen sei. Die Regierungsvorlage überweist sie im Anschluß an das Kompetenzgesetz dem Bezirks- bezw. Provinzialrath. Die Kommission glaubte in Verfolg ihrer früheren Beschlüsse zu §§ 29 und 37b und aus den dort geltend gemachten Gründen den Provinzialausschuß zuständig machen zu können, obwohl regierungsseitig wiederholt darauf hingewiesen wurde, daß innerhalb des Rahmens der heutigen Gesetzgebung dem Provinzialausschuß eine obrigkeitliche Gewalt nicht gegeben, derselbe also für diesen Zweck ungeeignet sei.

Mit Rücksicht darauf, daß durch Einziehung und Verlegung

---

[44]) Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 181 S. 24.

öffentlicher Wege Interessen anderer Gemeinden oder Privatpersonen verletzt werden können, erschien es erforderlich, eine förmliche Bekanntmachung und ein Präklusionsverfahren vorzuschreiben. In Beziehung auf das hierbei zu beobachtende Verfahren gingen die Ansichten auseinander. Nach der einen sollte in Anlehnung an das bisherige Verfahren, welches die Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 in den §§ 60 und folgende vorschreibt, die Entscheidung über erhobenen Widerspruch in allen Fällen im Verwaltungsstreitverfahren stattfinden. Andererseits wurde darauf hingewiesen, daß nach der Absicht des Kompetenzgesetzes und des Gesetzes über die Verfassung der Verwaltungsgerichte und das Verwaltungsstreitverfahren vom 3. Juli 1875 Zweckmäßigkeits- und Interessenfragen im Beschwerdewege durch die Beschlußbehörden zu erledigen seien, das Verwaltungsstreitverfahren auf erhobene Klagen aber nur einzuleiten sei, sobald sich der Widerspruch auf die Behauptung besonderer Rechtstitel oder Gesetzverletzungen gründe. Die Mehrheit der Kommission schloß sich der letzteren zwar an, entzog die Entscheidung über die Beschwerden aber den staatlichen Beschlußbehörden (Bezirksrath, Provinzialrath) und überwies die endgültige Entscheidung auch hier wie in den früheren Fällen, dem Provinzialausschüsse. Auch die Aufsicht über die Unterhaltung der Wege betreffend fand die Kommission sich veranlaßt, von den Vorschlägen der Regierungsvorlage erheblich abzuweichen. Davon ausgehend, daß die Wegeaufsicht in die thätige Fürsorge für die Instandsetzung und die Kontrole darüber zerfalle, ob die Wege in einem dem Regulativ und den Bedürfnissen entsprechenden Zustande erhalten werden, wies man jene unmittelbare Fürsorge den Gemeindevorstehern zu. Es fragte sich nun, wem die kontrolirende Aufsicht zuzuweisen sei. Ein Theil der Mitglieder der Kommission wollte aus den früheren Beschlüssen die vollen Konsequenzen ziehen und die Gemeindevorsteher nur den Kommunalaufsichtsbehörden unterstellen, die Ortspolizeibehörden (in den östlichen Provinzen den Amtsvorsteher) also ganz ausschließen. Gegen diesen Vorschlag wurde von verschiedenen Seiten Widerspruch erhoben. Man führte aus, von den Gemeindevorstehern in den östlichen Provinzen sei im Durchschnitt eine ersprießliche Thätigkeit für das Wegewesen aus eigenem Antriebe kaum zu erwarten. Man habe vielfach die Beobachtung gemacht, daß die Gemeinden wenig energische Personen zu Gemeindevorstehern wählten. Die Kommunalaufsicht gestatte nur Disziplinarmittel gegen den säumigen Gemeindevorsteher und keinen direkten Zwang gegen die Gemeinde. Die Gemeindevorsteher, welche bei der Gemeinde auf Widerstand stießen, würden also

unnöthigen Strafen ausgesetzt werden, während ihre eigenen Exekutivbefugnisse vollständig unzureichend seien. Kräftiges Einschreiten sei nicht nur im Interesse der Sicherheit, sondern auch der Brauchbarkeit der Wege erforderlich. Der einschreitende Beamte müsse daher das Recht haben, sogleich einzuschreiten, und der Kreisausschuß habe dann zu entscheiden, ob die geforderte Auflage den Regulativen und den besonderen Wegezwecken entspräche. Die Amtsvorsteher hätten sich bisher gerade auf dem Gebiet der Wegepolizei nützlich und brauchbar gezeigt und wirkliche Erfolge erzielt, und es liege kein Grund vor, nunmehr den Amtsvorstehern gerade die Wegepolizei zu nehmen. Man möge daher dem Amtsvorsteher keine Rechte nehmen und damit ein Element aus der Selbstverwaltung entfernen, welches sich durchaus glücklich entwickelt habe. Regierungsseitig wurde noch auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen, welche sich bei der gegenwärtigen Organisation der Kommunalaufsichtsinstanzen bezüglich der Städte und in der Rheinprovinz und Westphalen auch bezüglich der Gemeinden herausstellen würden.

Die weitere Diskussion führte noch zur Erörterung der Frage, ob die Kreispolizeibehörden berechtigt sein sollen, mit Uebergehung der Ortspolizeibehörde direkte Anordnungen für den Wegebau zu treffen. Während einige Mitglieder für den Landrath unter allen Umständen das Recht in Anspruch nehmen wollten, war die Majorität der Ansicht, daß die Selbstständigkeit der Ortspolizeibehörde gewahrt werden müsse, und ein direktes Einschreiten des Landraths kraft des ihm zustehenden Aufsichtsrechts nur in dem Falle zu statuiren sei, wenn die Ortspolizeibehörde säumig und ein unmittelbares Einschreiten der Aufsichtsbehörden geboten sei.

Aus diesen Erwägungen ist der Wortlaut der §§ 68 und 68a und der §§ 72a und b hervorgegangen. Dieselben lauten:

§ 68. Die unmittelbare Fürsorge für eine dem Verkehre und den Regulativen entsprechende Unterhaltung der öffentlichen Wege liegt bei Gemeindewegen dem Gemeindevorsteher, bei Kreisstraßen dem Kreisausschusse, bei Provinzialstraßen dem Provinzial-Ausschusse ob.

Die Gemeindevorsteher haben das Recht und die Pflicht, sofern die öffentliche Sicherheit ein sofortiges Einschreiten fordert, auf allen öffentlichen Wegen das Nothwendige vorläufig anzuordnen und ausführen zu lassen. Von dem Verfügten ist, sofern es sich um Kreis- und Provinzialstraßen handelt, der Kreispolizei-Behörde sofort Anzeige zu machen.

§ 68a. Daß die erforderliche Fürsorge für die öffentlichen Wege von den betreffenden Kommunalbehörden geübt werde, und

daß die von privatrechtlich Verpflichteten zu unterhaltenden Wege regulativmäßig unterhalten werden, darüber hat

1. in Betreff der Gemeindewege und der von privatrechtlich Verpflichteten zu unterhaltenden Wege die Ortspolizeibehörde,
2. in Betreff der Kreis- und Provinzialstraßen die Kreispolizeibehörde zu wachen.

§ 72. Zur Anlegung neuer öffentlicher Wege bedarf es einer Genehmigung nicht. Die Anlegung von Gemeindewegen kann jedoch durch Beschluß des Kreisausschusses gefordert werden, wenn

a) das Verkehrsinteresse einer anliegenden Gemeinde in Betracht kommt und eine Uebereinstimmung der Beschlüsse der betheiligten Gemeinden nicht zu erreichen ist,
b) ein angemessener Zugang zu einer Gemeinde durch einen öffentlichen Weg nicht besteht.

§ 72a. Zur Verlegung und Einziehung öffentlicher Wege bedarf es

1. bei Gemeindewegen der Genehmigung des Kreisausschusses,
2. bei Kreisstraßen der Genehmigung des Provinzialausschusses, sofern Verkehrsverbindungen mit Nachbarkreisen in Frage kommen, oder vom Staate beziehungsweise der Provinz zum Ausbau der einzuziehenden Straße Beihülfen gewährt sind.
3. bei Provinzialstraßen der Genehmigung des Handelsministers, sofern es sich um die Einziehung einer früheren Staatschaussee handelt.

§ 72b. Die projektirte Verlegung und Einziehung eines öffentlichen Weges ist,

1. bei Gemeindewegen und Kreisstraßen vom Kreisausschusse durch das Kreisblatt;
2. bei Provinzialstraßen vom Provinzialausschusse durch Kreis- und Amtsblatt öffentlich bekannt zu machen,

mit der Aufforderung, etwaige Widersprüche innerhalb 21 Tagen zu erheben.

Wird der Widerspruch auf besondere Rechtstitel gegründet, so erfolgt die Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren.

Kann ein solcher Rechtstitel nicht geltend gemacht werden, so beschließt über den Einspruch:

bei Gemeindewegen der Kreis-Ausschuß, bei Kreis- und Provinzialchausseen der Provinzial-Ausschuß.

Der Kommissionsbericht enthält ferner Folgendes:

„§ 73. Die Oberaufsicht über den Wegebau wird in der Regierungsvorlage dem Regierungspräsidenten und Oberpräsidenten beziehungs-

weise in Berlin dem Polizeipräsidenten zugewiesen, während zur Zeit die Funktionen der Landespolizeibehörde als Aufsichtsorgane der Kreis- und Ortspolizeibehörde von den Regierungen wahrgenommen werden. Die Mehrheit der Kommission war der Meinung, daß es angesichts des zu erwartenden Behördenorganisationsgesetzes sich nicht empfehle, demselben vorzugreifen und für die Aufsicht über das Wegewesen, unabhängig von jenem Gesetze, hier besondere Organe zu schaffen. Man war der Meinung, daß dadurch eine Lücke im Gesetze nicht entstehe, und daß ohne Schaden für dasselbe die Bestimmungen des § 73 in Fortfall kommen können. Der § 73 ist demzufolge in beiden Lesungen gestrichen.

§ 75 spricht aus, daß durch die Bestimmungen der Wegeordnung der Bestimmung des Gesetzes, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1872, sowie die der Landespolizeibehörde beziehungsweise dem Minister für Handel nach den §§ 4 und 14 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zustehenden Befugnisse nicht berührt werden. Der § 14 des letzteren Gesetzes lautet:

> Außer den Geldentschädigungen ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluthanlagen u. s. w. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in der Benutzung ihres Grundstücks gesichert werden.

Aus der Kommission wurde Streichung der Bezugnahme auf diese Gesetzesstelle beantragt, weil in Streitfällen auf den Rekurs gegen Entscheidung der Landespolizeibehörden der Handelsminister, also gewissermaßen in eigener Sache entscheide. Hieraus hätten sich in der Praxis die größten Nachtheile für die betreffenden Gemeinden und Besitzer entwickelt, da der Handelsminister einseitig das Interesse des Eisenbahnunternehmens, beziehungsweise der Eisenbahnanlage wahrzunehmen pflege. Aus der Kommission wurde erwidert, daß der Sitz der Rechtsmaterie im vorliegenden Falle nicht die Wegeordnung, sondern das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen sei, daß es sich daher aus Gründen der Gesetzespolitik nicht empfehle, hier einzelne Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnanlagen zu ändern. Ueberdies erscheine die Beseitigung der Ministerialinstanz höchst bedenklich und gefährlich, denn das Gesetz komme lediglich bei der Anlegung von Eisenbahnen zur Anwendung. Bei

solchen Anlagen sei das Technische der Eisenbahnanlage von dem Technischen der Wegeanlage nicht zu trennen. Die Beseitigung der Ministerialinstanz werde zur Folge haben, daß die Entscheidung nach Maßgabe dieses Gesetzes den Kreisausschüssen zufalle. Diese würden also durch ihren Beschluß über die Wegeanlage zugleich darüber entscheiden, ob die Eisenbahnanlage sich dem Wegezuge anzubequemen und eventuell eine Ueberführung oder Unterführung des Eisenbahnkörpers herzustellen habe. Welche Unzuträglichkeiten sich hieraus für den Eisenbahnunternehmer ergeben müßten, liege auf der Hand. Der Vertreter der Staatsregierung erklärte:

Durch die Bestimmungen der §§ 61 und 135 Nr. II der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 waren die bisherigen Bestimmungen über die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Eisenbahnbauten unberührt geblieben, auch ist eine Aenderung in der Kompetenz der Behörden, welche über die in Folge der Eisenbahnbauten im Interesse der benachbarten Grundstücke im öffentlichen Interesse erforderlich werdenden Anlagen von Wegen 2c. zu bestimmen haben, nicht eingetreten. Es haben daher auch nach Emanation der Kreisordnung in dem Bereiche der letzteren nicht die Kreisausschüsse, sondern die Regierungen in Gemäßheit des § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 über die Einrichtung und Unterhaltung solcher Anlagen, sowie über die Verpflichtung zur Tragung der dadurch entstehenden Kosten zu entscheiden, und, sofern diese Anlagen, wie in dem Falle, wenn ein bestehender Niveauübergang durch eine Ueber- oder Unterführung von Wegen zu ersetzen ist, zutrifft, mit dem von dem Handelsministerium festgestellten Bauprojekte kollidiren, zu Folge des § 4 a. a. O. zuvor die Genehmigung dieses Ministeriums einzuholen gehabt. Durch den § 166 des Kompetenzgesetzes ist dieses Verhältniß ausdrücklich aufrechterhalten worden, und es muß darauf Werth gelegt werden, daß dasselbe auch durch den Entwurf der Wegeordnung nicht alterirt werde. Es mag dahingestellt bleiben, ob der Umstand, daß das Handelsministerium, welches die Verwaltung der Staatseisenbahnen führt, auch über die vorerwähnten Fragen in letzter Instanz zu entscheiden hat, Inkonvenienzen im Gefolge hat, wenn das aber der Fall ist, so würde auf die Abstellung solcher Inkonvenienzen nicht hier, sondern bei einer anderweiten gesetzlichen Regelung des Eisenbahnwesens Bedacht zu nehmen sei.

Die Kommission schloß sich diesen Gründen an und stellte in zweiter Lesung die Regierungsvorlage wieder her."

8. Der Entwurf des in der Legislaturperiode 1880/81 vorgelegten Gesetzes, betreffend die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und der Verwaltungsgerichte, bestimmte in den §§ 46 und 47 Folgendes:[45])

§ 46. Die Aufsicht über die öffentlichen Wege und deren Zubehörungen, sowie die Sorge dafür, daß den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf das Wegewesen Genüge geschieht, verbleibt den dafür zuständigen Polizeibehörden. Sind dazu Leistungen erforderlich, so hat die Wegepolizeibehörde den Pflichtigen zur Ausfüllung seiner Verbindlichkeit binnen einer angemessenen Frist aufzufordern, und wenn die Verbindlichkeit nicht bestritten wird, erforderlichen Falls mit den gesetzlichen Zwangsmitteln anzuhalten. Auch ist die zuständige Wegepolizeibehörde befugt, das zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Nothwendige auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten für Rechnung desselben in Ausführung bringen zu lassen, wenn dergestalt Gefahr im Verzuge ist, daß die Ausführung der vorzunehmenden Arbeit durch den Verpflichteten nicht abgewartet werden kann.

§ 47. Wird gegen die den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Wege betreffenden oder wegen Aufbringung und Vertheilung der dazu erforderlichen Kosten oder wegen Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr getroffenen Anordnungen der Wegepolizeibehörde Einspruch erhoben, so beschließt darüber die Wegepolizeibehörde.

Der Einspruch ist innerhalb zwei Wochen anzubringen. Wird anstatt des Einspruchs Beschwerde oder Klage bei denjenigen Behörden erhoben, welche zur Beschlußfassung oder Entscheidung auf Beschwerden gegen Beschlüsse oder Verfügungen der Wegepolizeibehörde zuständig sind, so haben diese Behörden das Schriftstück an die Wegepolizeibehörde zur Beschlußfassung abzugeben, ohne daß die Zwischenzeit auf die Frist zur Erhebung des Einspruchs anzurechnen ist.

Gegen den Beschluß der Wegepolizeibehörde findet die Klage im Verwaltungsstreitverfahren statt. Dieselbe ist, soweit der in Anspruch Genommene zu der ihm angesonnenen Leistung aus Gründen des öffentlichen Rechts statt seiner einen Anderen für verpflichtet erachtet, zugleich gegen diesen zu richten. In dem Verwaltungsstreitverfahren ist entstehenden Falls auch darüber zu entscheiden, ob der Weg für einen öffentlichen zu erachten ist.

---

[45]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 8 S. 14.

Auch im Uebrigen unterliegen Streitigkeiten der Betheiligten darüber, wem von ihnen die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Anlegung eines öffentlichen Weges obliegt, der Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren.

Die Klage ist in den Fällen des dritten Absatzes innerhalb zwei Wochen anzubringen. Das zuständige Verwaltungsgericht kann zur Vervollständigung der Klage eine angemessene Nachfrist gewähren. Durch den Ablauf dieser Fristen wird jedoch die Klage im Verwaltungsstreitverfahren auf Erstattung des Geleisteten gegen einen aus Gründen des öffentlichen Rechts verpflichteten Dritten nicht ausgeschlossen.

Zuständig im Verwaltungsstreitverfahren ist in erster Instanz der Kreisausschuß, in Stadtkreisen, in Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern, und, sofern es sich um Chausseen handelt, oder ein Provinzialverband, Landeskommunal- oder Kreiskommunal-Verband als solcher, oder — in der Provinz Hannover — ein Wegeverband betheiligt ist, das Bezirksverwaltungsgericht.

Wird ein Weg im Verwaltungsstreitverfahren für einen öffentlichen erklärt, so bleibt demjenigen, welcher privatrechtliche Ansprüche auf den Weg geltend macht, der Antrag auf Entschädigung gegen den Wegebauverpflichteten im ordentlichen Rechtswege nach Maßgabe des § 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 (G.S. S. 192) vorbehalten.

Die Motive bemerken hierzu Folgendes:[46])

In streitigen Wegeangelegenheiten kommt der Vorbehalt des ordentlichen Rechtsweges in den Fällen der Kreisordnung § 135 II 1 Litt. b und c in Frage, und zwar wiederum von sehr verschiedenartigen Gesichtspunkten aus. Nach Litt. b entscheidet der Kreisausschuß zunächst, „von wem und auf wessen Kosten" das für den öffentlichen Weg Nothwendige geschehen muß, mit folgendem Vorbehalt:

Diese Entscheidung (über Kosten und Entschädigung) gilt als Interimistikum, welches im Wege der administrativen Exekution sofort vollstreckbar ist.

Dem Betheiligten bleibt der ordentliche Rechtsweg offen gegen denjenigen, welchen er zu der ihm angesonnenen Leistung oder Entschädigung für verpflichtet erachtet.

Dieser Vorbehalt beruht auf der Analogie des § 79 A. L.R. II 14, entstanden zu einer Zeit, in welcher an eine geordnete Ver-

---

[46]) a. a. O. S. 49.

waltungsrechtspflege noch nicht gedacht wurde. Die öffentlich-rechtliche Natur der politischen Gemeinde hatte sich zwar aus zwingenden Gründen geltend gemacht und dahin geführt, die Entscheidung über die Wegeunterhaltung, wie über andere Gemeindelasten, den Verwaltungsbehörden zu übertragen. Anders dagegen glaubte man in zahlreichen deutschen Gesetzgebungen (auch schon im Preußischen Ressortreglement von 1749 § 30) den Fall behandeln zu sollen, wo zwei Private im Streit über eine solche Belastung einander gegenüberstehen. Dabei scheinen verschiedene Gesichtspunkte eine Einwirkung geübt zu haben.

Es lag bei dieser Regulirung im Hintergrunde die ursprünglich privatrechtliche Natur der Wegebaulast, welche gewöhnlich nur unter den Hufen- und andern Grundbesitzern bestand, allmälig aber von den sogenannten Stadtgemeinden auf die politischen Gemeinden übertragen und damit zu einem öffentlich-rechtlichen Verhältnisse wurde. Das praktische Bedürfniß hat sich dabei in dem Maße geltend gemacht, daß selbst im Widerspruch mit provinziellen Wegeordnungen die Wegelast durch Observanz zur Kommunallast wurde. Wenn man dennoch die civilrechtliche Klage unter den Betheiligten beibehielt, so war dafür auch wohl der Gesichtspunkt maßgebend, daß das öffentliche Interesse dabei nicht unmittelbar betheiligt erschien und der Streit unter den Interessenten in der Weise des Civilprozesses sich formell angemessen zum Austrage bringen ließ.

Die unbedingte Nothwendigkeit, die Wegebaulast als öffentlich-rechtliche Gemeindelast aufrecht zu erhalten und fortzubilden, macht es rathsam, überall gleichmäßige Entscheidungen durch die Verwaltungsgerichte zu ermöglichen. Der Streit unter zwei Privatinteressenten beruht in der Regel auf denselben Verwaltungsrechtsnormen und ist nach denselben Grundsätzen zu entscheiden, wie der Rechtsstreit zwischen dem Gemeindeverbande und dem Einzelnen. Ueber Rechtsgrund und Maß der Verpflichtung ist folgerichtig von derselben Stelle zu entscheiden, wie denn auch die Besetzung und das Verfahren der Behörden für beide Fälle des Streits gleiche Garantien darbieten. Es sind in Fällen der ersteren Art nur verschiedene Privatinteressen, die sich bei Ausführung der Wegerechtsnormen gegenüberstehen, nicht aber selbstständige Privatrechte. Sollen daher widersprechende Entscheidungen verhütet werden, so wird die Frage, von wem die Wegebaulast zu tragen, ungetheilt und endgültig von den Verwaltungsgerichten zu entscheiden sein.

Demgemäß schlägt der Entwurf im § 47 vor, das Verfahren

in Streitfällen zwischen der Wegebaupolizeibehörde und den von ihr für Leistungen zum Wegebau in Anspruch Genommenen bezw. zwischen mehreren Betheiligten über die Frage, wer die öffentliche Verbindlichkeit zur Anlegung oder Unterhaltung eines öffentlichen Weges habe, mit Ausschluß des ordentlichen Rechtsweges den Verwaltungsgerichten zu übertragen, im Uebrigen aber das Verfahren in analoger Weise zu ordnen, wie bezüglich streitiger Schulbauten, worüber vorstehend unter Litt. A. das Erforderliche bemerkt ist.

Ingleichen wird die Entscheidung über die Frage, ob ein Weg, welchen die Polizeibehörde als einen öffentlichen in Anspruch nimmt, für einen öffentlichen zu erachten sei, über welche Frage die Verwaltungsgerichte nach § 135 II 1 Litt. c. der Kreisordnung indirekt und unter Vorbehalt des ordentlichen Rechtsweges zu entscheiden haben, den Verwaltungsgerichten zu übertragen, demjenigen aber, welcher Eigenthumsansprüche an den Weg geltend macht, die Klage auf Entschädigung gegen den Wegebauverpflichteten im ordentlichen Rechtswege nach Maßgabe des § 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 (G.S. S. 192) vorzubehalten sein. Bedenken gegen diesen Vorschlag, welcher an den Rechtszustand, wie er außerhalb der Kreisordnungsprovinzen besteht, sich anschließt, werden kaum geltend zu machen sein, wenn man erwägt, daß die erwähnte Frage keineswegs rein privatrechtlicher Natur ist, und der Judikatur der Verwaltungsgerichte durch drei Instanzen unterstellt wird. Nur auf diese Weise wird sich ein einheitliches Verfahren und eine einheitliche Rechtsprechung auf dem Gebiete des Wegebauwesens erreichen lassen.

Der spezielle Theil der Motive enthält außerdem noch folgende Bemerkungen:[47])

Die §§ 46 und 47 sind dazu bestimmt, die Aufsicht über das öffentliche Wegewesen und die Entscheidung in streitigen Wegebausachen, den Grundsätzen des neuen Verwaltungssystems gemäß, einheitlich zu regeln. Nach der Bestimmung im Eingange des § 46 verbleiben den Polizeibehörden (Orts- und Landespolizeibehörden) diejenigen Zuständigkeiten, welche sie nach bestehendem Rechte in Bezug auf das Wegewesen haben. Es gehen aber auf die Polizeibehörden in der gedachten Beziehung keine Zuständigkeiten über, welche nach den verschiedenen bestehenden Wegegesetzen von anderen Behörden oder von kommunalen Organen

[47]) a. a. O. S. 78.

wahrzunehmen sind. Innerhalb dieser Grenzen legt der § 46 den Wegepolizeibehörden diejenigen Befugnisse bei, welche der § 61 Abs. 1 der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872, der hierdurch allgemeine Gültigkeit erhält, den Amtsvorstehern im Gebiete der Kreisordnung gegeben hat. Der § 47 ordnet das Verfahren in streitigen Wegebausachen, abweichend von dem bisherigen (§ 61 Abs. 2, § 135 II a. a. O.). Hierüber ist das Nöthige bereits in dem allgemeinen Theile der Begründung unter IV lit. B bemerkt worden, und nur noch hervorzuheben, daß nach Maßgabe der Vorschriften auch zu verfahren sein wird, wenn wegen Kassation öffentlicher Wege oder wegen Gewährung der sogenannten Nachbarhülfe Streit entsteht.

Während für die älteren Provinzen die Regelung der Zuständigkeit in Wegepolizeisachen nach Lage der Gesetzgebung auf die vorstehend erörterten Bestimmungen beschränkt bleiben mußte, bot die ausgebildetere Wegegesetzgebung in den neuerworbenen Landestheilen mehrfachen Anlaß, Zuständigkeiten der Staatsverwaltungsbehörden auf die Beschlußbehörden bezw. die Verwaltungsgerichte zu übertragen. Dabei mußten diejenigen aus den verschiedenen Wegegesetzen sich ergebenden Zuständigkeiten der Behörden, welche sich lediglich als Zuständigkeiten der Kommunalaufsicht gegenüber den wegepflichtigen Gemeinden und Kommunalverbänden darstellen, unberücksichtigt bleiben, da sie, soweit Stadt- und Landgemeinden als Träger der Wegebaupflicht in Betracht kommen, bei den Bestimmungen über die Angelegenheiten der Stadt- und Landgemeinden (Tit. 1 und 2) Berücksichtigung gefunden haben, die Regelung der Zuständigkeiten gegenüber den Kommunalverbänden höherer Ordnung aber außerhalb des Bereichs des Gesetzentwurfs liegt.

In der Kommission des Abgeordnetenhauses wurde hierzu Folgendes erörtert:[48])

§ 46. Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen im Ganzen den bisher geltenden Grundsätzen des § 61 der Kreisordnung. In der Kommission wurde im Allgemeinen anerkannt, daß diese Handhabung der Aufsicht über die öffentlichen Wege durch die Ortspolizei insbesondere auch durch die Amtsvorsteher, dem Bedürfniß genügt und ebenso dem Publikum den nöthigen Schutz für Benutzung der öffentlichen Wege gewährt hat, welchen unsere Verwaltungsgesetze lediglich den Wegepolizeibehörden anvertrauen.

Die im ersten Absatz gewählte Bezeichnung „zuständige Polizei-

---

[48]) Drucks. des Abg.-H. Nr. 103 S. 46—50.

behörde" gab insofern zu einem Zweifel Veranlassung, als in manchen Landestheilen städtische Organe als solche mit der Handhabung der Wegepolizei befaßt sind, auf welche die Bezeichnung „Polizeibehörden" im eigentlichen Sinne nicht zu passen scheine. Es wurde deshalb vorgeschlagen, den allgemeineren Ausdruck „Behörden" zu wählen.

Der Herr Minister des Innern ist der Ansicht, daß der Ausdruck „zuständige Polizeibehörden" mit ausreichender Klarheit besage: „die Behörden, welchen die Wegesachen zustehen". Bei der Schlußredaktion hat die Kommission den Ausdruck: „den für die Wahrnehmung der Wegepolizei zuständigen Behörden" als am meisten entsprechend erachtet.

Mit Zustimmung der Königlichen Staatsregierung wurden auch noch die Worte: „in dem bisherigen Umfang" eingefügt, um damit auszudrücken, daß in den gegenwärtigen Kompetenzen der Wegepolizeibehörden durch diese Bestimmung nichts geändert werden solle.

§ 47. Die hier in der Regierungsvorlage getroffenen Bestimmungen enthalten eine wesentliche Aenderung der bisher in der Kreisordnung (§ 135 II) geltenden Vorschriften für Streitigkeiten über den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Wege, wegen Aufbringung der dazu erforderlichen Kosten und über die wegen Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr getroffenen polizeilichen Anordnungen. Der widersprechende Theil hatte nach dem bisherigen Verfahren seinen Einspruch bei dem Kreisausschuß anzubringen, welcher auf Anrufen der Polizeibehörde, oder des durch die Zwangsmaßregeln der Polizei betroffenen Interessenten mit der Entscheidung der Sache im Verwaltungsstreitverfahren betraut war. Nach dem jetzigen Vorschlage soll die Wegepolizeibehörde selbst im Fall des Streites Beschluß fassen, dem widersprechenden Theile dagegen die Verwaltungsklage gegeben werden und die Entscheidung durch die Verwaltungsgerichte mit Wegfall des ordentlichen Rechtsweges endgültig ergehen, mit Vorbehalt der Regreßklage nur in dem besonderen Fall des § 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1842. Es erhob sich dagegen

I. zunächst eine Diskussion über die Zweckmäßigkeit der in der Vorlage der Staatsregierung vorgeschlagenen neuen Konstrucktion des Verfahrens. Es wurde zu Gunsten der bisher geltenden Vorschriften der Kreisordnung geltend gemacht, daß die an dieser Stelle entstehenden Streitigkeiten zusammengesetzter Natur seien vergleichbar

den Streitfragen über Schulbauten, für welche der Konnexität wegen ein zusammenhängendes Resolut der Aufsichtsbehörde als Interimistikum eintrete. Es handele sich hier um die konnexen Fragen, ob der Weg ein öffentlicher oder ein Privatweg sei, ob eine Erhaltung des Weges in gewöhnlichem Maßstabe oder ob eine Chaussirung, Pflasterung rc. erforderlich sei; ob etwa besondere Verpflichtungen, namentlich durch Rezesse der Generalkommission, begründet seien; ob und welche Folge die Anordnung hinsichtlich einer einzelnen Wegstrecke für die Fortsetzung des Weges habe u. s. w. Für alle diese Fragen habe sich eine zusammenhängende Behandlung durch den Kreisausschuß bisher bewährt, und die dabei zweifelhaften Fragen hätten sich in der Praxis allmälig festgestellt. Es sei das umsomehr anzuerkennen, als der höchst mangelhafte und in den verschiedenen Landestheilen weit auseinandergehende Stand der Wegeordnungen die Behandlung dieser Fragen in äußerstem Maße erschwerte. In diesen verwickelten Vorfragen werde der Amtsvorsteher, resp. die sonst zuständige Wegepolizeibehörde schwerlich im Stande sein, eine so umfassende sachgemäße Prüfung eintreten zu lassen, wie bisher der Kreisausschuß. Allerdings sei es zweckmäßiger, den Kreisausschuß nicht als Verwaltungsgericht, sondern als Beschlußbehörde die vorläufige Instruktion und provisorische Anordnung treffen zu lassen, worauf dann aber das Verfahren durch „Antrag auf mündliche Verhandlung" seitens des widersprechenden Theils in das Streitverfahren einzuleiten sein werde. Es sei nicht unbedenklich, daß nach dem jetzt vorgeschlagenen Verfahren der Amtsvorsteher ermächtigt sein soll, gegen den Wegebaupflichtigen Verfügungen zu erlassen, welche bald einfache Aufforderungen enthalten, bald unter Androhung eines Zwangsmittels erlassen werden. Wenn dann nach der ersten Verfügung der Verpflichtete nicht Folge leiste und nun der Amtsvorsteher eine zweite Verfügung mit Androhung von Zwangsmitteln erlasse, solle dann der Betheiligte noch das Rechtsmittel des § 47 Abs. 2 haben oder nicht? Es werde sehr leicht der Fall eintreten, daß der widersprechende Theil auf eine erste Verfügung die zur Anstellung der Klage angesetzte Frist versäume, weil er dieselbe noch nicht als definitiv angesehen habe, und hinterher sich mit seinen Einwendungen gegen die Gesetzmäßigkeit der Anordnung präkludirt sehe. Die bisher übliche Instruktion der Sache durch den Kreisausschuß habe den wünschenswerthen Raum gegeben, das gesammte Streitverfahren mit seinen konnexen Fragen zweckmäßig zu ordnen und zum Austrag zu bringen. Es wird deshalb der Antrag gestellt salva redactione:

> statt des § 47 den § 135 II der Kreisordnung einzuschalten, und zwar von den Worten ab „der Kreisausschuß entscheidet" mit der alleinigen Veränderung, statt der zehntägigen Frist eine zweiwöchentliche zu setzen.

Der Herr Minister des Innern ist dagegen der Ansicht, daß das jetzt vorgeschlagene Verfahren nicht nur der im gegenwärtigen Gesetz durchgeführten Konstruktion, nach welcher die nächst betheiligte Verwaltungsbehörde Beschluß fasse und gegen den Beschluß das Verwaltungsstreitverfahren eröffnet werde, entspreche, sondern daß es auch überwiegend praktische Vortheile darbieten werde. Durch die beantragte Einschiebung des Kreisausschusses als Beschlußbehörde werde sich das Verfahren unzweckmäßig in die Länge ziehen; es werde dadurch auch die unerwünschte Konstruktion herbeigeführt, daß gegen den Beschluß des Kreisausschusses ein Verwaltungsstreit bei derselben Behörde eröffnet werde, was zwar im Falle der Schankkonzession bereits geschehen, aber doch möglichst zu vermeiden sei.

Von den Mitgliedern der Kommission, welche der Regierungsvorlage den Vorzug geben, wird zwar anerkannt, daß die zum Theil schwierigen Fragen der Vorinstruktion von dem Amtsvorsteher und den sonstigen Ortspolizeibehörden nicht immer in sachgemäßer Weise behandelt werden würden, indessen werde sich die örtliche Polizeibehörde sachverständigen Rath einzuholen die Gelegenheit haben, und es werde der Kreisausschuß nach der bei den Verwaltungsgerichten geltenden Instruktionsmaxime etwaige Ergänzungen mangelhafter Vorbeschlüsse herbeiführen können. Es handle sich bei der einen wie bei der andern Weise der Vorinstruktion um mögliche Mißstände. — Die Regierungsvorlage erreiche jedenfalls dadurch, daß sie dem Amtsvorsteher eine nochmalige Prüfung zuweise, eine Entlastung des Kreisausschusses und Kostenersparniß für das Publikum, indem das bisherige sofortige Eintreten des Kreisausschusses oft unnöthige Kosten herbeigeführt habe. Das System der Regierungsvorlage erstrecke sich übrigens auch auf die kunstmäßig unterhaltenen Wege, Chausseen 2c., bei welchen Kommunalverbände höherer Ordnung in Frage kommen. Die Kreisordnung habe nur die Gemeindewege im Auge.

Die Kommission vereinigte sich in diesem Falle dahin, über das Prinzip abzustimmen, und beschloß demnächst mit 10 gegen 8 Stimmen,

> unter Ablehnung des gestellten Amendements das Verfahren der Kreisordnung aufzugeben und das von der Staats-

regierung vorgeschlagene Verfahren im Prinzip anzunehmen.

II. Auf dem Boden des von der Regierungsvorlage angenommenen Systems ergab sich nun aber noch eine Reihe von Anfragen, Zweifeln und Streitpunkten.

Der § 69 des Organisationsgesetzes gebe gegen die Androhung des Zwangsmittels dieselben Rechtsmittel, wie gegen die Anordnung, um deren Durchführung es sich handele: solle fortan nur gegen Zwangsverfügungen das Einspruchsverfahren zulässig sein, oder solle nach dem Grundprinzip des § 69 verfahren werden?

Besonders schwierig werde sich diese Frage in der Provinz Sachsen gestalten, wo eine große Zahl von Bauverpflichtungen durch Separationsrezesse begründet sei.

Es sei ferner fraglich, ob die von Provinzialverbänden zu unterhaltenden Wege, welche nicht Chausseen seien, in § 47 miteinbegriffen sein sollen, in welchem Falle die Worte „sofern es sich um Chausseen handele", zu streichen sein würden.

Es komme bei diesem Verfahren namentlich in Betracht, daß dem Erlaß von wegepolizeilichen Anordnungen über die Erhaltung der öffentlichen Wege häufig längere Korrespondenzen und Erinnerungen in mehr oder weniger höflicher Form vorangehen, die von den Betheiligten noch nicht als definitive Polizeibefehle betrachtet würden, während hinterher bei erhobenem Einspruch gegen eine Strafandrohung ihnen gesagt werden würde, daß sie die Frist zur Klage gegen die Anordnung versäumt hätten. Man könne also jedenfalls die Frist zur Klageanstellung nur gegen die mit Zwangsandrohung erlassenen Verfügungen stellen, oder man müsse ein für allemal die Bestimmung treffen, daß in solchen Sachen nur Verfügungen mit Zwangsandrohung zu erlassen seien.

Bezüglich des auf Einspruch eintretenden Verfahrens der Verwaltungsgerichte wurde das Bedenken erhoben, daß diese Gerichte jetzt mehr als in dem früheren Verfahren beengt sein würden, da sie, durch die Anträge der Parteien gebunden, nicht mehr auf eine sachgemäße Gestaltung des gesammten Verhältnisses hinwirken können. Es werde sich empfehlen, in dem Gesetz den Gerichten bei dieser Frage freieren Spielraum zu gewähren, um nicht nur die Rechtsfrage, sondern auch die Zweckmäßigkeitsfrage genügend zu gestalten und konnexe Fragen gleichzeitig zur Entscheidung zu bringen.

Der Herr Minister des Innern gab auf diese Bedenken folgende Erklärung ab:

1. Hinsichtlich der Rechtsmittel könne man den Fall so konstruiren, daß zuerst eine einfache Aufforderung ohne Zwangsandrohung erlassen werde und hinterher erst die letztere; es würde dann der Einspruch zweimal erhoben werden können. Es werde sich daher empfehlen, auf dem Wege der Amtsinstruktionen dafür zu sorgen, daß die Anordnungen stets sogleich mit einer Zwangsandrohung ergehen.

2. Der Kreisausschuß habe nach § 47 fortan über dieselben Fragen im Streitverfahren zu befinden, über welche er nach dem früheren Verfahren zu befinden gehabt, also ebensowohl über die Verpflichtungsfragen wie über die Fragen der Nothwendigkeit und Art der Ausführung.

3. Hinsichtlich der Vizinalwege sei der Amtsvorsteher als Wegepolizeibehörde kompetent. Es stehen in dieser Hinsicht Kreis- und Kommunalverbände jedem anderen Wegebaupflichtigen gleich; für Chausseen 2c. sei der Amtsvorsteher nicht die kompetente Behörde, vielmehr der Regierungspräsident, welcher demgemäß die Anordnungen zu treffen habe. Unzweifelhaft kommen dann gegen die positive Weigerung eines größeren Wegebauverbandes dieselben Bestimmungen zur Anwendung, wie gegen jeden anderen Wegebaupflichtigen.

4. Halte man es für nöthig, eine besondere Ermächtigung für die Verwaltungsgerichte dahin auszusprechen, daß sie in diesen Sachen auch ohne Antrag der Parteien konnexe Fragen mit zu entscheiden und das Gesammtverhältniß in zweckmäßiger Weise zu gestalten haben, so würden Ermächtigungen dieser Art auch in Schul- und Wasserpolizeisachen ausgesprochen werden müssen. Es erscheinen jedoch Zusätze dieser Art im Gesetz nicht als nothwendig, da die Verwaltungsgerichte nach dem Instruktionsprinzip dahin zu wirken haben, daß von den Parteien sachgemäße Anträge gestellt werden und da ihnen endlich in weitem Maße die Befugniß zustehe, dritte Personen beizuladen und zur Wahrnehmung ihrer Interessen aufzufordern.

In zweiter Lesung ist die Kommission auf die obigen Bedenken nochmals zurückgekommen und hat es für wünschenswerth erachtet, zur Wahrung der Rechte des einsprechenden Theils ausdrücklich zu sagen, daß der Einspruch nicht nur gegen die Anordnung selbst, sondern auch gegen die die letztere ergänzende Zwangsverfügung zulässig sein soll. Es wurde zu dem Zwecke vorgeschlagen, einen Satz einzuschalten, nach welchem der Einspruch gegen die Anordnung der Wegepolizeibehörde als Rechtsmittel im Sinne der gegen Polizei-

verfügungen nach Titel IV des Organisationsgesetzes zulässigen Rechtsmittel bezw. im Sinne des § 69 a. a. O. gelten solle. Insbesondere wurde der Zusatz:

Auf das Rechtsmittel des Einspruchs finden die Bestimmungen des § 69 des Gesetzes über die Organisation 2c. vom 26. Juli 1880 Anwendung — als diesem Sinne entsprechend anerkannt, schließlich aber dem Vorschlag der Vorzug gegeben, dem Absatz 1 § 47 zu jenem Zweck folgende Fassung zu geben:

> Gegen die Anordnungen der Wegepolizeibehörde, welche den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Wege oder die Aufbringung und Vertheilung der dazu erforderlichen Kosten oder die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr betreffen, findet als Rechtsmittel innerhalb zweier Wochen der Einspruch an die Wegepolizeibehörde statt.

In Konsequenz dieses veränderten Eingangs hat dann der Eingang des Absatz 2 und 3 eine andere redaktionelle Fassung erhalten.

III. Die Kommission war ferner der Ansicht, daß es sich empfehlen werde, dem § 47 einen Zusatz zu geben, welcher das hier angeordnete Verfahren auch ausdrücklich auf das Einziehen und Verlegen der Wege für anwendbar erklärt. Man erachtete es mit Hinblick auf eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts nicht für rathsam, diese Frage aus den in den Motiven der Staatsregierung angegebenen Gründen als selbstverständlich zu übergehen, denn es sei und bleibe mehrfach streitig, welche Behörde in dieser Sache kompetent sei.

Von anderer Seite wurde bemerkt, die Entscheidung sei jedenfalls zweckmäßig durch ein Kollegium, und zwar durch den Kreisausschuß, im Beschlußverfahren zu treffen, da es sich bei Einziehung und Verlegung von Wegen wesentlich um Fragen der Zweckmäßigkeit handele. Dem Beschluß habe dann eine öffentliche Bekanntmachung über etwa beabsichtigte Einziehung voranzugehen. Die Kommission hat schließlich ohne Widerspruch am Schluß des Paragraphen den Zusatz aufgenommen:

> Auf die Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege findet das vorstehende Verfahren sinngemäße Anwendung.

Da indessen in den nachfolgenden §§ 48 und 50 mit Rücksicht auf die in andern Landestheilen bestehenden besondern Verwaltungsgesetze in einzelnen Beziehungen ein anderes Verfahren eintritt, so ist in einem weiteren Zusatz auf diese Abweichung verwiesen worden.

In der zweiten Lesung der Vorlage im Plenum des Abgeordnetenhauses wurde ein Amendement[49]) eingebracht, welches im Wesentlichen die alten Bestimmungen der Kreisordnung reproduzirte. Es wurde zur Begründung angeführt, daß die zweite Entscheidung des Amtsvorstehers auf den Einspruch nur einen Zeitaufschub mit sich bringe, und es daher zweckmäßiger sei, den Kreisausschuß nach abgeschlossener Instruktion mit der Entscheidung zu betrauen. Ferner wurde geltend gemacht, daß die Entscheidung, ob ein Weg ein Privatweg sei oder nicht, vor den ordentlichen Richter gehöre, da es sich hierbei um Entscheidung privatrechtlicher Fragen handele. Der Antrag wurde verworfen und es wurden die Kommissionsbeschlüsse acceptirt. Hierbei waren folgende Erwägungen maßgebend: Es erschien wünschenswerth, eine möglichste Einheit des Verfahrens herzustellen dadurch, daß auf allen Gebieten, wie bei der Wegepolizei, so in Kommunal-Wegeangelegenheiten, Wasserpolizei u. s. w. immer die untere Behörde ihre Anordnungen gegenüber dem, der sie angreift, durch einen Bescheid rechtfertigen soll, und daß dann gegen diesen Bescheid derjenige klagt, der sich nicht beruhigen will. Man nahm an, daß, wenn der Amtsvorsteher die Gründe des Einspruchs in sachgemäßer Weise widerlegt, sich hierbei Viele beruhigen würden und dadurch das Verwaltungsstreitverfahren von einer Menge Kleinigkeiten entlastet werden würde. Ferner wurde das von der Staatsregierung aufgestellte Prinzip gebilligt, daß die Behörde ihre Anordnungen durch Verfügung und Bescheid geltend machen, und sie nicht zwecks dessen in die Parteirolle als Kläger vor dem Verwaltungsgericht treten soll, und ebenso das Prinzip, daß nicht über ein und dieselbe Frage im Verwaltungsstreitverfahren und dann vor den ordentlichen Gerichten entschieden werden soll. Es wurde erwogen, daß die bisherige Fassung der Nr. 3 des § 47 in der Rechtsprechung zu den allergrößten Schwierigkeiten geführt habe, da es sehr schwierig sei, den Verwaltungsgerichten unterster Instanz klar zu machen, daß sie sich zunächst schlüssig machen müssen, ob wirklich die Voraussetzung vorliegt, daß wahrscheinlich ein öffentlicher Weg vorhanden ist, daß mindestens die Sache streitig ist, und daß erst, wenn diese Vorfrage entschieden ist, in die Frage eingetreten werden kann, ob das öffentliche Interesse die Inanspruchnahme dieses Weges erheischt. Auch theoretisch wurde die neue Konstruktion des Verfahrens für richtiger gehalten, da die Frage, was ein öffentlicher Weg ist, öffentlichen

---

[49]) Drucks. d. Abg.-H. 1880/81 Nr. 105, Stenogr. Berichte S. 1045, Sitzung vom 17. Jan. 1881.

und nicht Privatrechts ist, die privatrechtliche Seite aber dadurch gewahrt wird, daß der Betreffende, der eigenthums- und vermögensrechtliche Ansprüche an den Weg behauptet, in der Lage ist, diese seine vermögensrechtlichen Ansprüche im Wege der Civilrechtspflege geltend zu machen. Ferner wurde ein Antrag gestellt,[50]) den 6. Absatz des § 47 wie folgt zu fassen:

> Zuständig im Verwaltungsstreitverfahren ist in erster Instanz der Kreisausschuß, in Stadtkreisen, in Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern und, soweit die Wahrnehmung der Wegepolizei dem Landrath oder den Regierungspräsidenten obliegt, das Bezirksverwaltungsgericht.

Der Antragsteller führte aus, daß der Antrag in erster Linie bezwecke, die Inkongruenz, welche bezüglich des Forums im § 47 gegeben ist, zu beseitigen und auch hier die allgemeinen Regeln einzuführen. Während sonst überall das Forum niemals bestimmt würde nach der Person des Pflichtigen, weder im Civilrechtsverfahren noch im öffentlichen richterlichen Verfahren, sei hier ausnahmsweise ohne zwingenden Grund das Forum geändert, je nachdem Kreis, Provinz oder Amtsverband die Pflichtigen seien. Es sei richtiger, die Bestimmung so zu gestalten, wie sie in § 63 des Organisationsgesetzes hingestellt ist, welches bestimmt, daß das Forum, wo gegen polizeiliche Verfügungen Klage zu erheben ist, sich richtet nach der Behörde, die die Verfügung zu erlassen hat. Im Wesentlichen würden die materiellen Bestimmungen sich decken. In den meisten Fällen, wo Provinzial- und Kreisverbände in Frage kommen, handele es sich um Chausseen. Zu Chausseen sei theils der Landrath, theils der Regierungspräsident die zuständige Autorität; es würden also auch alle Chausseeangelegenheiten der Entscheidung des Bezirksverwaltungsgerichts unterstellt bleiben; nur in einzelnen Fällen, wo Provinzen und Kreise gewöhnliche Wege zu unterhalten haben, werde der Kreisausschuß einzutreten haben.[51])

Gegen das Amendement wurde eingewendet, dasselbe decke nicht die Provinzialchausseen, da die Aufsichtsinstanz für diese nicht der Regierungspräsident, sondern der Oberpräsident sei. Von anderer Seite wurde eingewendet, es liege kein Grund vor, das jetzige Verfahren zu ändern, wonach der Oberpräsident den Provinzialverband zu verklagen hat, wenn derselbe sich weigert, die ihm gesetzlich obliegende Verpflichtung zur Unterhaltung einer Chaussee zu erfüllen.

---

[50]) Drucks. 1880/81 Nr. 123.

[51]) Stenogr. Ber. v. 17. Jan. 1881 S. 1047.

Der Herr Minister des Innern sprach sich für den Antrag aus und bemerkte, der Antrag decke sich vollständig mit den Beschlüssen der Kommission, mit der einzigen Ausnahme, daß er auch den Fall umfasse, in welchem der Landrath die Ortspolizei hat, und sichere für diesen Fall, daß die Klage an das Bezirksverwaltungsgericht geht.

Welche Polizeibehörde in Wegesachen überhaupt kompetent ist, werde durch § 47 nicht geändert. Diejenige Behörde, welche jetzt die Aufsicht über die Provinzialchausseen hat, werde sie auch künftig haben, nämlich die Landespolizeibehörde, das ist der Regierungspräsident. Derselbe könne sein Aufsichtsrecht dem Provinzialverband gegenüber genau so wie jedem anderen Verpflichteten gegenüber geltend machen und der Paragraph der Provinzialordnung, wonach gegen Provinzialverbände unter Umständen geklagt werden soll, finde hier keineswegs Anwendung, sondern derselbe betreffe allein das Gebiet, wo die Erfüllung gesetzlicher Leistungen von dem Provinzialverband verlangt wird, er schließe aber keineswegs die gewöhnlichen Polizeiverfügungen und die Geltendmachung der Zwangsmaßregeln aus.[52])

Bei der Abstimmung wurden die Amendements abgelehnt und die Kommissionsbeschlüsse unverändert angenommen.[53]) In der dritten Lesung wurde die Kompetenz des Bezirksausschusses auch für den Fall festgesetzt, wenn der Landrath die wegepolizeilichen Verfügungen erlassen hat, und zwar, um die Schwierigkeit zu vermeiden, daß der Kreisausschuß über den Landrath zu Gericht sitzt.[54])

Der Entwurf gelangte demnächst an das Herrenhaus, welches denselben an eine Kommission verwies.

Der Kommissionsbericht des Herrenhauses enthält folgende Ausführungen:[55])

Die Vielgestaltigkeit des durch die Kreisordnung geregelten Verfahrens, von welchem übrigens dasjenige, welches eine förmliche Instruktion des Falles durch den Amtsvorsteher vorschrieb, selten und oft unvollkommen, oft garnicht beobachtet wurde, hat der Entwurf in §§ 47, jetzt 46, und 48, jetzt 47, in einer sehr zweckmäßigen und praktischen Art geändert, welche anscheinend ganz geeignet ist, derselben entsprechende praktische Resultate zu erzielen.

---

52) Stenogr. Ber. S. 1049.

53) a. a. O. S. 1050.

54) Drucks. Nr. 157 alinea 5, Stenogr. Ber. Sitzung vom 21. Jan. 1881, S. 1175.

55) Drucks. des H.H. 1880/81 Nr. 56 S. 11.

Dieses Verfahren beläßt der Wegepolizeibehörde die Initiative der Verfügung, gestattet gegen dieselbe binnen der Normalfrist von zwei Wochen einen Einspruch, provozirt durch denselben einen förmlichen Beschluß der Wegepolizeibehörde, und gestattet, gegen diesen in allen Fällen mit Ausschluß des Rechtsweges das Verwaltungsstreitverfahren.

Die Uebertragung der Entscheidung an die Verwaltungsgerichte gewährt bei der Zusammensetzung und Organisation derselben die vollste Garantie für sachliche und rechtsentsprechende Beurtheilung, worüber in der Kommission kein Zweifel war.

Nur in Betreff zweier Punkte wurden Bedenken angeregt:

1. In § 48, jetzt 47, Absatz 3 und 4 ist auch gegen den Dritten, welcher auf Erstattung des Geleisteten aus Gründen des öffentlichen Rechtes für verpflichtet erachtet wird, das Verwaltungsstreitverfahren gegeben, wenn die Entscheidung gegen den von der Behörde in Anspruch Genommenen nur gegen diesen und nicht auch gegen den nicht adzitirten Dritten gerichtet war.

Es wird nun das Bedenken angeregt, daß eine rechtskräftige Entscheidung gegen den zuerst in Anspruch Genommenen gegen diesen rem judicatam konstituire, die Verwaltungsbehörden dauernd an denselben verwiesen, und dem Letzteren nur die Befugniß beilegen würde, das in jedem Falle Geleistete in jedem Falle von dem wirklich Verpflichteten erstattet zu verlangen.

Diesem Bedenken gegenüber wurde von Seiten der Staatsregierung erwidert, daß nach Ansicht derselben eine etwa irrthümlich gegen einen angeblich Verpflichteten, welcher die Beiladung des Dritten, nach seiner Meinung Verpflichteten versäumt habe, ergangene Entscheidung nicht rem judicatam für alle, sondern nur für den konkreten Fall mache, und um die für diesen Fall etwa eintretende Härte zu vermeiden, auch noch nach rechtskräftiger Entscheidung die Klage gegen den Dritten zugestanden sei. Es solle eine Vervielfältigung der Prozesse vermieden und ein Korrektiv gegen solche Härten in der Klage gegen den Dritten gewährt werden.

Da übrigens nach § 40 des Gesetzes über das Verwaltungsstreitverfahren vom 2. August 1880 die Beiladung Dritter nicht allein auf Antrag, sondern auch von Amtswegen erfolgen kann, auch an ein bestimmtes Stadium des Prozesses nicht gebunden ist, endlich auch nicht zu bezweifeln ist, daß die Verwaltungsgerichte die durch Absatz 3 des § 47 möglichen Härten selber zu verhüten gewillt sein werden, so erledigt sich dies Bedenken.

2. Der letzte Absatz des § 47 ordnet sinngemäßes Verfahren im Falle der Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege an.

Von einer Seite wurde hervorgehoben, daß es sich empfehlen dürfte, in solchen Fällen jetzt allgemein dem bisher ohne gesetzliche oder sonstige Anordnung üblichen Verfahren einer voraufgehenden öffentlichen Bekanntmachung mit Präklusionsverfahren gesetzliche Geltung zu geben und einen darauf bezüglichen Passus in den gedachten Absatz aufzunehmen.

Seitens der Staatsregierung wurde anerkannt, daß das vorgedachte Verfahren sich als praktisch bewährt habe, und daß es ohne eine direkt anordnende Bestimmung durch die Praxis der Verwaltungsbehörden entstanden sei. Man habe dasselbe auch bei der Vorlage der Wegeordnung für Gemeindewege einzuführen beabsichtigt. Gegenwärtig liege die Absicht vor, im Wege der Instruktion diese Angelegenheiten definitiv zu ordnen, und empfehle es sich daher, von einer zusätzlichen Bestimmung bei § 46 Abstand zu nehmen.

Nachdem auch dies Bedenken erledigt war, wurden die §§ 47 (jetzt 46) und 48 (jetzt 47) unverändert angenommen.

9. Im Plenum des Herrenhauses wurden die bezeichneten Paragraphen unverändert angenommen,[56]) ebenso demnächst im Plenum des Abgeordnetenhauses.[57]) Das Gesetz kam jedoch wegen anderweiter Differenzen zwischen dem Abgeordneten- und Herrenhause in dieser Session nicht zu Stande.[58]) Damit aber in Betreff der Wegepolizei kein Vakuum entstehe, beantragte zunächst der Abg. von Liebermann eine Fassung der Kreisordnungsnovelle, durch welche die bisherigen Vorschriften der Kreisordnung über Wegepolizei lediglich aufrecht erhalten werden sollten.[59]) Dieser Antrag fand indessen keinen Anklang, weil jene Vorschriften mit den vom Hause bereits angenommenen §§ 46 und 47 des Zuständigkeitsgesetzes nicht übereinstimmten und man solche divergirende Beschlußfassung, so lange der letztgedachte Entwurf beziehungsweise die zu demselben gefaßten Beschlüsse formell noch beständen, nicht für zulässig erachtete. Es wurden nunmehr in der nächstfolgenden Sitzung auf

---

[56]) Stenogr. Ber. Sitzung v. 10. Febr. 1881 S. 84, vgl. Drucks. des Abg.H. Nr. 234 S. 17.

[57]) Stenogr. Ber. Sitzung vom 14. Febr. 1881 S. 1789, 1791, Drucks. Nr. 82 S. 19.

[58]) Stenogr. Bericht d. H.H. S. 219, Abg.H. S. 1859, H.H. S. 243.

[59]) Drucks. Nr. 268, Stenogr. Ber. d. Abg.H. S. 1868.

Antrag des Abg. Freiherrn von Zedlitz-Neukirch die §§ 46 und 47 des Zuständigkeitsgesetzentwurfs unverändert als Artikel 10 in die Kreisordnungsnovelle eingeschoben,[60]) welche demnächst am 19. März 1881 publizirt worden[61]) und bis zum Erlaß des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 in Kraft geblieben ist.

10. Der Entwurf des in der Sessionsperiode 1882/83 vorgelegten Zuständigkeitsgesetzes reproduzirte die Bestimmungen des Artikel IV § 1 und 2 des Gesetzes, betreffend die Abänderung von Bestimmungen der Kreisordnung, mit Ausnahme des letzten Absatzes im § 2, welcher von der Einziehung und Verlegung der öffentlichen Wege handelt.[62]) Die Motive[63]) führen an, die Bestimmung, daß hierauf das in § 2 angegebene Verfahren sinngemäße Anwendung finde, habe sich nicht als ausreichend erwiesen; vielmehr seien in der Praxis in dieser Beziehung erhebliche Zweifel zu Tage getreten. Es werde sich daher nicht vermeiden lassen, für den eigengearteten Fall der Einziehung und Verlegung eines öffentlichen Weges eine besondere Bestimmung zu erlassen. Dieselbe ist wie folgt formulirt:

> Ueber Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege beschließt die Wegepolizeibehörde, nachdem das Vorhaben, mit der Aufforderung, Einsprüche binnen 4 Wochen zur Vermeidung des Ausschlusses geltend zu machen, in ortsüblicher Weise, sowie durch das Kreisblatt und das Amtsblatt veröffentlicht worden ist. Gegen den Beschluß der Wegepolizeibehörde steht den aus dem Einspruch Zurückgewiesenen innerhalb 2 Wochen die Beschwerde an den Kreisausschuß, beziehungsweise das Verwaltungsgericht, nach Maßgabe der Vorschrift im § 56 Absatz 6 zu.
>
> Wird die beantragte Verlegung oder Einziehung eines öffentlichen Weges von der Wegepolizeibehörde von vorn herein oder nach dem Einspruchs- (Ausschließungs-) Verfahren abgelehnt, so ist dem Antragsteller binnen 2 Wochen nur das Anrufen der Aufsichtsbehörde gestattet.

---

[60]) Drucks. Nr. 268, Stenogr. Ber. S. 1879 ff., Brauchitsch, die neuen preußischen Verwaltungsgesetze, Berlin 1882 S. 20 Note 3 zu Art. IV der Novelle zur Kreisordnung.

[61]) G.S. S. 155.

[62]) Drucks. des Abg.H. 1882/83 Nr. 44 § 55 ff. S. 35.

[63]) a. a. O. zu Nr. 44 I S. 56.

Die Motive bemerken hierzu: Der § 57 führt zuvörderst das bei Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege bereits übliche und zweckmäßige Präklusionsverfahren gesetzlich ein. Dem nach öffentlicher Bekanntmachung mit dem Einspruch gegen die Einziehung bezw. Verlegung des Weges Zurückgewiesenen — und zwar nicht nur den bei der Unterhaltung des Weges Betheiligten, wie dies bei der jetzigen Fassung der Bestimmung in der Judikatur des Oberverwaltungsgerichts angenommen wird, sondern allen bei der Veränderung Interessirten — soll die Beschwerde an den Kreisausschuß bezw. das Verwaltungsgericht zustehen. Dagegen soll nicht diese, sondern nur die Beschwerde an die Aufsichtsbehörde offen stehen, wenn die Wegepolizeibehörde auf die Einziehung oder Verlegung des Weges einzugehen ablehnt, — eine Konstruktion, welche sich aus der Analogie mit andern ablehnenden polizeilichen Verfügungen rechtfertigt.

Der Kommissionsbericht des Abgeordnetenhauses[64]) enthält zu den §§ 55—57 folgende Ausführungen:

§ 55 wurde unverändert angenommen.

§ 56. Hier wurden zunächst Bedenken laut, ob es zweckmäßig erscheine, die Bestimmung aufrecht zu erhalten, wonach gegen die Anordnungen der Wegepolizeibehörde als Rechtsmittel innerhalb zwei Wochen der Einspruch bei derselben Wegepolizeibehörde, von welcher die Anordnung ausgegangen, gegeben ist. Der Gedanke, daß Jemand, der sich über eine behördliche Maßregel beschwert fühle, die Abhülfe seiner Beschwerde zunächst bei derjenigen Behörde suchen solle, durch deren Anordnung er verletzt sei, habe etwas Ungewöhnliches und für das Publikum schwer Verständliches. Auch könne es zur Stärkung des Ansehens und der Autorität der Behörde nicht beitragen, wenn dieselbe in die Lage gebracht würde, in derselben Angelegenheit noch einmal, und zwar möglicher Weise abweichend von der ersten Entscheidung, entscheiden zu müssen. Das Rechtsmittel des Einspruchs sei praktisch unzweckmäßig und diene durchaus nicht zur Vereinfachung des Verfahrens in Wegepolizeisachen, sondern führe umgekehrt zu einer Verschleppung der endgültigen Entscheidung und damit praktisch zu einer Schmälerung des Rechtsschutzes.

---

[64]) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 158 S. 94.

Diese Ausführungen fanden in der Kommission lebhaften Widerspruch, indem hervorgehoben wurde:

Die bisher mit dem Rechtsmittel des Einspruchs gemachten praktischen Erfahrungen rechtfertigten die laut gewordenen Bedenken in keiner Weise. Wenn die Wegepolizeibehörde in Folge des erhobenen Einspruchs in den Stand gesetzt werde, eine mitunter auf unvollständiger Information und ungenügender thatsächlicher und rechtlicher Feststellung beruhende erste Anordnung in Wegepolizeisachen selbst wieder abzuändern oder aufzuheben, so könne dadurch das Ansehen und die Autorität der Behörde in keiner Weise beeinträchtigt oder in den Augen des Publikums herabgesetzt, sondern nur gehoben werden. In vielen Fällen würde dem Publikum durch die Erhebung des Einspruches der weitläufige, unbequeme und kostspielige Weg der Klage im Verwaltungsstreitverfahren erspart werden; in manchen Kreisen hätten die Wegestreitsachen nach Emanation dieser Vorschrift merklich abgenommen; diejenigen Fälle aber, die trotz des Einspruchs zur Verhandlung und Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren gelangten, hätten für die in diesem Verfahren entscheidenden Behörden den nicht zu unterschätzenden Vortheil, meistens nach allen Richtungen hin durch die zweimalige Entscheidung der Wegepolizeibehörden thatsächlich und rechtlich aufgeklärt und gründlich instruirt zu sein. Es empfehle sich daher durchaus, das Rechtsmittel des Einspruches aufrecht zu erhalten.

Da ein Antrag nicht gestellt wurde, so ging die Kommission über dieses Bedenken hinweg. Ein ferneres Bedenken betraf die „Inanspruchnahme" von Wegen für den öffentlichen Verkehr.

Durch konstante Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, und zwar trotz der veränderten Fassung des Artikel IV der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881, bleibe die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr im Verwaltungsstreitverfahren auf solche „Privatwege" beschränkt, von denen es zweifelhaft ist, ob sie Privatwege oder öffentliche seien. Es werde sich indessen empfehlen, die Inanspruchnahme im Verwaltungsstreitverfahren auch auf solche Wege auszudehnen, gegen deren zweifellose Qualität als Privatwege ein Bedenken nicht obwalte. Im letzteren Falle würde der Inhaber des Privatweges wesentlich besser gestellt werden, als dies jetzt der Fall sei, weil die Vorfrage, ob der Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen sei, dann auch im Verwaltungsstreitverfahren entschieden werden würde, während jetzt nach § 3 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 die bloße Be-

schlußfassung des Bezirksausschusses genüge. Weder die Wegepolizeibehörde, noch der Inhaber des Weges könnten hierbei in derselben Weise wie im Verwaltungsstreitverfahren ihre Auffassung zur Geltung bringen. Es entstehe durch die Disparität der Zuständigkeit der Behörden eine unerwünschte Disparität der Entscheidungen, und die Wegepolizeibehörde könne sich, wie auch das Oberverwaltungsgericht anerkennt, nur dadurch helfen, daß sie auf einem zweifellosen Privatwege die „Anlegung" eines öffentlichen Weges fordere. Diese Forderung könne dann wieder im Verwaltungsstreitverfahren durchgeführt werden. Es empfehle sich deshalb, in Beziehung auf Inanspruchnahme von Privatwegen für den öffentlichen Verkehr, möge deren Qualität nun zweifelhaft sein oder nicht, ein einheitliches Verfahren eintreten zu lassen.

Demgegenüber bemerkte der Vertreter der Staatsregierung; es liege außerhalb des Rahmens des Zuständigkeitsgesetzes bezüglich der zwangsweisen Enteignung von Privateigenthum eine Aenderung der gegenwärtigen geltenden Gesetze vorzunehmen. Das Zuständigkeitsgesetz habe nur die formelle Regelung der Kompetenzen der Behörden im Auge. Gegenwärtig habe derjenige, welcher privatrechtliche Ansprüche an einen Weg geltend mache, dessen Qualität zweifelhaft gewesen, nach dem Schlußalinea des § 50 nur den Rechtsweg gegen den Wegebauverpflichteten, im Falle des § 3 des Enteignungsgesetzes aber trete gegen den Inhaber des Privatwegs das förmliche Enteignungsverfahren ein, wenn er die Hergabe des Weges für den öffentlichen Verkehr verweigere. Dies sei von praktischer Bedeutung, und es empfehle sich nicht, an den jetzigen Bestimmungen zu rütteln, zumal die Wegepolizeibehörde sich durch die Forderung der Anlegung eines öffentlichen Weges auf einem Privatwege helfen könnne.

Bestimmte Anträge wurden auch nach dieser Richtung nicht gestellt.

Nachdem bei der zweiten Lesung noch eine Diskussion darüber stattgefunden hatte, ob es zweckmäßig sei, da, wo es sich um Chausseen handele, die erstinstanzliche Entscheidung des Bezirksausschusses aufrecht zu erhalten, und die große Mehrheit der Kommission sich für diese Aufrechterhaltung ausgesprochen hatte, wurde der § 56 mit den entsprechenden redaktionellen Aenderungen einstimmig angenommen.

Absatz 2 und 3 ist der Fassung nach in Uebereinstimmung mit dem letzten Absatz des § 65 des Organisationsgesetzes gebracht worden.

Ueber Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege waren bisher nähere Vorschriften im Zuständigkeitsgesetz nicht enthalten.

Der § 57 ist eine weitere Ausführung des Schlußabsatzes im § 2 Artikel IV der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881, welcher nur den Hinweis darauf enthielt, daß bezüglich der Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege die sonstigen Vorschriften sinngemäße Anwendung finden sollten, welcher aber in der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts eine nicht entsprechende Auslegung erfahren hat.

Gegen die Regierungsvorlage wurden Bedenken nicht erhoben und daher § 57 mit einer den sonstigen Beschlüssen entsprechenden redaktionellen Aenderung angenommen.

Die Vorschläge der Kommission wurden von dem Abgeordnetenhause unverändert angenommen.[65]) Der Bericht der Herrenhauskommission[66]) enthält zu den §§ 55—57 folgende Ausführungen:

In dem ganzen Titel ist das zur Zeit auf Grund Art. IV der Novelle zur Kreisordnung von 1881 bestehende Verfahren beibehalten. Dies Verfahren hat sich bewährt, worüber im Kreise derjenigen, welche dasselbe zu üben hatten, nicht der geringste Zweifel obwaltet. Namentlich hat der Absatz 8 des § 56 zu erheblichen Schwierigkeiten nicht geführt.

Wenn es sich darum handelt, einen unzweifelhaften Privatweg zu einem öffentlichen zu machen, so giebt der Besitzer des Weges entweder nach, dann hat er in Betreff der Entschädigung den Rechtsweg, oder er verweigert, dann tritt das Enteignungsverfahren ein.

Zum § 56 wurde der Antrag gestellt, einen Absatz 7 einzuschalten:

> „Hält der Regierungspräsident die in Betreff einer Chaussee erlassene wegepolizeiliche Anordnung des Landraths aufrecht (Abs. 3), so wird der Vorsitz des Regierungspräsidenten im Bezirksausschusse dadurch nicht ausgeschlossen, § 30 Abs. 2 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom . . . .)“

und damit motivirt, daß, wenn dies hier nicht ausgesprochen werde,

---

[65]) Stenogr. Berichte d. Abg.-H. Sitzung v. 2. Mai 1883 S. 1791 u. 5. Mai S. 1774.

[66]) Drucks. d. H.-H. Nr. 77 S. 65.

dem Regierungspräsidenten in Chausseesachen stets der Vorsitz im Bezirksausschusse entzogen werden könne.

Von anderer Seite erschien die Einschaltung hier nicht erforderlich, es aber auch bedenklich, in diesem Falle eine allgemeine Bestimmung zu treffen, welche dem Prinzipe des § 30 Abs. 2 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung in seiner Auslegung präjudizire. Seitens des Kommissarius für den Minister der öffentlichen Arbeiten wird die Erklärung abgegeben, daß sein Ressort großes Gewicht auf die Annahme des Antrages lege, daß dasselbe aber auch sich damit begnügen würde, wenn eine dem Antrage entsprechende Interpretation des § 30 Abs. 2 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung im Berichte niedergelegt werde.

Aus der Kommission wurde hervorgehoben, daß nach Uebergang der Staatschausseen an die Provinzialverwaltungen der Regierungspräsident ohne Anordnungen durch den Weg des Ersuchens alles Gewünschte erreichen werde.

Regierungsseitig wurde darauf erwidert, dieser Weg werde prinzipaliter stets eingeschlagen. Es handle sich nicht blos um die Aufsicht über die früheren Staats-, sondern auch über die Kreis- und Aktienchausseen.

Von anderer Seite wurde gerathen, auch regierungsseitig angenommen, anstatt des Bezirksausschusses das Oberverwaltungsgericht für kompetent zu erklären, wodurch der Regierungspräsident der Lage entzogen werde, über sich vom Bezirksausschuß judiziren zu lassen.

Nachdem übrigens im § 28 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung ein ständiger Vertreter des Regierungspräsidenten angestellt sei, verliere die Frage an Bedeutung. Eine Interpretation durch den Bericht oder zu Protokoll zu geben mit Anspruch auf Anerkennung Seitens der judizirenden Behörde sei nicht wohl zulässig.

Letzteres wurde von einer Seite noch ganz besonders betont und hervorgehoben, daß durch Annahme des Abänderungsantrages man sich dem Verdachte aussetze, nachträglich, wenigstens für diese Materie, den § 30 l. c. beseitigen zu wollen. Dasselbe würde durch eine versuchte Interpretation geschehen.

Am ehesten würde sich noch rechtfertigen, das Oberverwaltungsgericht eintreten zu lassen. Dadurch werde aber den Parteien eine Instanz genommen.

Durch die Einstellung eines Stellvertreters für den Regierungspräsidenten schienen die Schwierigkeiten in der That genügend gemildert.

Nachdem man sich in demselben Sinne noch von verschiedenen Seiten ausgesprochen hatte, wurde der Abänderungsantrag mit 11 gegen 2 Stimmen abgelehnt und der § 56 unverändert angenommen.

Zum

§ 57 (jetzt 56) wird der Antrag gestellt, den Eingang wie folgt zu fassen:

„Ueber Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege beschließt — vorbehaltlich der in den §§ 58 und 60 für die Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover im Anschluß an die dortige Wegegesetzgebung getroffenen besonderen Bestimmungen — die Wegepolizeibehörde" u. s. w.

Nachdem der Antrag motivirt und regierungsseitig als zutreffend erklärt war, wurde derselbe einstimmig und damit der § 57 sonst unverändert angenommen.

Im Herrenhause wurden die bezeichneten Paragraphen unverändert angenommen,[67]) ebenso im Abgeordnetenhause und Herrenhause bei der nöthig gewordenen erneuten Beschlußfassung.[68])

---

§ 27.

Zuständigkeit der Behörden in Wegesachen.

1. Zuständigkeit der Wegepolizeibehörde. 2. Stellvertretung derselben. 3. Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde. 4. Zuständige Behörde für Chausseen, 5. bei der Nachbarhülfe, 6. bei Heranziehung gewerblicher Anlagen, 7. bei Privatwegen. 8. Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte, der ordentlichen Gerichte und Auseinandersetzungsbehörden.

1. Der § 55 Zust.-Ges. schreibt vor, daß die Aufsicht über die öffentlichen Wege „in dem bisherigen Umfange" den für die Wahrnehmung der Wegepolizei zuständigen Behörden verbleibt. Hiermit sollte zum Ausdruck gebracht werden, daß in den gegenwärtigen Kompetenzen der Wegepolizeibehörden durch diese Bestimmung nichts geändert wird.[1]) Hiernach ist zur Prüfung der Zuständigkeit der bei Erlaß des Gesetzes vom 1. August 1883 bestehende bezw. der durch neuere Gesetze veränderte Rechtszustand festzustellen.

---

[67]) Stenogr. Bericht des H.H. Sitzung v. 6. Juni 1883 S. 249 f.

[68]) Stenogr. Ber. des Abg.-H. S. 2034, Sitzung v. 9. Juni 1883 u. Sitzung d. H.H. v. 28. Juni 1883.

[1]) Kom.Ber. zum Entw. d. Zust.Ges. von 1880/81, s. oben § 26 Nr. 8 S. 395. v. Brauchitsch, Note 161 zu § 55 Zust.G.

Im Geltungsbereich der Kreisordnung vom 19. März 1881[2]) ist nach § 59 der Amtsvorsteher und in den Städten die städtische Polizeibehörde (Polizeipräsident, Bürgermeister),[3]) in Schleswig-Holstein ebenfalls der Amtsvorsteher,[4]) in Hannover der Landrath,[5]) in Hessen-Nassau[6]) und der Rheinprovinz[7]) der Bürgermeister, in Westfalen[8]) der Amtmann, in der Provinz Posen der Distriktskommissar[9]) die ordentliche Wegepolizeibehörde.

Die Wegepolizeibehörde ist ausschließlich zuständig zum Erlaß wegepolizeilicher Anordnungen. Wenn z. B. in einer Stadt die Wegepolizei dem Bürgermeister übertragen, dagegen die Verkehrspolizei dem Polizeipräsidenten verblieben ist, so ist letzterer nicht zuständig, die Fertigstellung von Straßen anzuordnen, da unter der Verkehrspolizei lediglich die polizeiliche Aufsicht auf den fertiggestellten Straßen zu verstehen ist.[10])

Das Gesetz kennt keine sog. Popularklagen. Privatpersonen sind nicht legitimirt, auf Erhaltung öffentlicher Wege in ordnungsmäßigem Zustand zu klagen, oder einen Weg, dessen Eigenschaft als

---

[2]) G.S. S. 179.

[3]) § 62 Städte-Ordnung v. 30. Mai 1853 §§ 1—3 Ges. über die Pol.Verw. v. 11. März 1850; vgl. Graf Hue de Grais, Handbuch d. Verfassung u. Verwaltung, 5. Aufl. S. 273.

[4]) Schleswig-Holsteinsche K.O. v. 26. Mai 1888 § 51 (G.S. S. 139).

[5]) Kreisordnung v. 6. Mai 1884 § 24 (G.S. S. 181), § 78 Ges. v. 28. Juli 1851; vgl. Ebert, Wegegesetzgebung für die Provinz Hannover, 3. Aufl. S. 55; Brüning, die Preuß. Verwaltungsgesetzgebung für die Provinz Hannover S. 270.

[6]) Kreisordnung v. 7. Juni 1885, § 27 (G.S. S. 193).

[7]) Kreisordnung v. 30. Mai 1887, § 28 (G.S. S. 209).

[8]) Kreisordnung v. 31. Juli 1886, § 29 (G.S. S. 217).

[9]) Kab.O. v. 10. Dez. 1836 (K.A. XX S. 943, A.Bl. der Reg. zu Posen 1836 S. 555) Die gutsherrliche Polizei der Rittergutsbesitzer ist nach § 5 a. a. O. mit der Maßgabe bestehen geblieben, daß auf Antrag derselben die örtliche Polizeiverwaltung durch den Landrath dem Distriktskommissar übertragen werden kann. Nach bestehenden Polizeiverordnungen sollen Wegekommissarien die erforderlichen Wegearbeiten anordnen, der Landrath aber die Vertheilung der Hand- und Spanndienste bei Landstraßen regeln und die versäumten Arbeiten und Leistungen im Wege des Exekutionsverfahrens ausführen lassen. W.Pol.O. für d. R.B. Posen v. 4. Juni 1869 (A.Bl. 1869 Extra-Beil. zu Nr. 27, Amtl. Zusammenstellung der Landespolizeiverordn. in Posen 1885 S. 196), W.Pol.O. f. d. R.B. Bromberg v. 4. April 1871 (A.Bl. S. 104, Volkmann, Polizeiges. u. V. S. 470). Mit Einführung des Zuständigkeitsgesetzes, Art. I. Ges. v. 19. Mai 1889 (G.S. S. 108), verlieren diese Bestimmungen ihre Geltung.

[10]) E. d. O.V.G. vom 25. Nov. 1885, Selbstv. Jahrg. 13 S. 36; vgl. § 3 Nr. 9 S. 59 d. W.

öffentlicher streitig ist, im Wege der Klage für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen.[11])

Die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörde erstreckt sich auf alle öffentlichen Wege, gleichviel, wer zu deren Unterhaltung verpflichtet ist. Dieselbe ist daher befugt, die Instandsetzung von Landstraßen seitens des Landstraßenfiskus, sowie von Wegen in den fiskalischen Forsten seitens des Forstfiskus zu fordern und die dieserhalb erforderlichen Verfügungen an den Regierungspräsidenten bezw. an die Abtheilung der Regierung für direkte Steuern, Domänen und Forsten zu richten.[12])

Die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörde cessirt, soweit durch besondere Gesetze anderen Behörden einzelne wegepolizeiliche Funktionen überwiesen sind.[13]) Sie erstreckt sich demgemäß nicht auf den Leinpfad, da derselbe ein Theil der Ufer des öffentlichen Flusses und daher der Fürsorge der Strompolizei unterworfen ist.[14])

Die Wegepolizeibehörde ist ferner nicht befugt, einer Eisenbahnverwaltung Auflagen auf Grund der §§ 4 und 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 zu machen. Andererseits ist dieselbe zuständig, auch von der Eisenbahnverwaltung die Unterhaltung, Verbreiterung 2c. derjenigen Wege zu fordern, zu deren Unterhaltung die Bahnverwaltung nach öffentlichem Recht verpflichtet ist.[15]) Die Ortspolizei darf nur nicht Anordnungen für Wege treffen, welche Theile der Bahnhofsanlage selbst, also Privatwege sind, und sie ist nicht zuständig, Verfügungen zu erlassen, welche eine Aenderung eines landespolizeilich genehmigten Projekts zur Folge haben würden. Ist z. B. ein Niveauübergang ohne besondere Beschränkungen gestattet, so ist die Ortspolizeibehörde nicht berechtigt, behufs Beseitigung von Verkehrsstörungen durch polizeiliche Verfügung Beschränkungen im Rangiren der Züge oder die Anlage einer Unter- bezw. Ueberführung zu fordern. Vielmehr können Kollisionen zwischen der

---

[11]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 234, Bd. 3 S. 188, Bd. 4 S. 229, Bd. 7 S. 334, Bd. 8 S. 194; Strieth., Arch. Bd 59 S. 285; Erk. d. O.V.G. v. 12. Mai 1886 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 7 S. 392.

[12]) Vgl. oben S. 364. In Hannover ist der Reg.-Präs. bei Landstraßen zuständig, § 80 Abs. 2 Hann. Ges. v. 28. Juli 1851, § 3 der Wegeordnungsnovelle v. 19. März 1873, vgl. Brüning, die preuß. Verwaltungsgesetzgebung für Hannover S. 272.

[13]) Vgl. oben § 18 Nr. 1 S. 276 d. W.

[14]) s. oben § 1 Nr. 8 S. 20 d. W.

[15]) s. hierüber oben § 1 Nr. 6 S. 17, S. 19 Anm. 67 § 21 Nr. 5 S. 313 § 26 S. 389 d. W.

Ortspolizeibehörde und der Bahnverwaltung in solchem Falle nur durch Anrufen der Aufsichtsbehörde zum Austrag gebracht werden.[16]) Ebenso hat lediglich die Landespolizeibehörde, wenn dieselbe in Ausübung der Eisenbahnpolizei die Verlegung eines Weges angeordnet hat, darüber zu befinden, ob der Beschluß zu vollstrecken ist oder nicht.[17])

Die Wegepolizeibehörde kann nach ausdrücklicher Bestimmung bei allen Neuanlagen oder Veränderungen von Wegen innerhalb des Festungsrayons die erforderlichen Anordnungen nur mit Genehmigung der Kommandantur erlassen. Die Projekte größerer Anlagen (Chausseen, Deiche, Eisenbahnen ꝛc.) in den Rayons der Festungen und festen Plätze werden durch eine gemischte Kommission erörtert, deren Mitglieder von dem Kriegsministerium im Verein mit den betreffenden höheren Verwaltungsbehörden berufen werden. Das hierüber aufzunehmende Protokoll wird der Reichs-Rayonkommission übersandt, welche in Gemeinschaft mit der Zentralverwaltungsbehörde die Entscheidung trifft, oder erforderlichen Falls herbeiführt.[18])

Ueber Anlegung, Verlegung und Einziehung öffentlicher Wege beschließt regelmäßig die ordentliche Wegepolizeibehörde.[19]) Es bestehen jedoch provinzielle Ausnahmen von diesem Grundsatz. In Schleswig-Holstein beschließen die Gemeinden über Anlegung, Verlegung oder Einziehung von Nebenwegen, öffentlichen Fußsteigen oder Landwegen unter Bestätigung des Kreisausschusses, in Stadtkreisen des Bezirksausschusses.[20]) Auch ohne Zustimmung der Gemeinden kann im Herzogthum Lauenburg die Anlegung und Verlegung der Landwege durch den Kreisausschuß bezw. Bezirksausschuß im Falle des Bedürfnisses angeordnet werden, in den übrigen Theilen der Provinz nur in den Fällen, wo der Gewinn an Land die dadurch entstehenden Kosten zu decken vermag.[21])

In Hannover beschließt die Gemeinde, welche Wege als Ge-

---

[16]) O.V.G. E. Bd. 3 S. 196.

[17]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 200.

[18]) §§ 13, 30 R.G. v. 21. Dez. 1871 (R.G.Bl. S. 459), cfr. Entwurf einer Wegeordnung von 1875, Drucks. d. Abg.H. Nr. 24 S. 114.

[19]) s. unten § 29, 30 d. W.

[20]) §§ 226, 234 Abs. 1, 235 W.O. v. 1. März 1842, § 7 Abs. 1 W.O. für Lauenburg v. 7. Febr. 1876; § 58 Nr. 1 Zust.Ges. v. 1. August 1883.

[21]) § 7 Abs. 2 W.O. v. 7. Febr. 1876, § 226 Satz 1 W.O. v. 1. März 1842, § 58 Nr. 2 Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883.

meindewege anzulegen, aufzugeben oder für solche zu erklären sind.[22]) Ueber Beschwerden Betheiligter gegen die Bestimmungen der Gemeinden beschließt der Kreisausschuß.[23]) Ueber die Richtung der Landstraßen beschließt der Regierungspräsident unter Zustimmung des Provinziallandtages, bezw. wenn er nicht versammelt ist, des Provinzialausschusses.[24])

Für den Umfang der vormals Großherzogl. Hessischen Landestheile beschließt der Kreisausschuß über die Ertheilung der Genehmigung zur Ausführung neuer Ortsstraßen und Vicinalwege seitens der Gemeinden.[25])

Im Regierungsbezirk Kassel können durch Beschluß des kommunalständischen Verwaltungsausschusses unter Zustimmung des Regierungspräsidenten Gemeinde- und Ortswege, sowie neu anzulegende Wege in Landwege rc., Landwege in Gemeinde- und Ortswege, Landstraßen in Landwege, sowie Landwege in Landstraßen umgewandelt werden.[26].)

Dieselbe Bestimmung gilt in den hohenzollernschen Landen mit der Modifikation, daß der Beschluß dem Kommunallandtag übertragen und gegen den Beschluß nur die Beschwerde an den Minister stattfindet.[27])

Es ist oben[28]) dargestellt, daß die Wegepolizeibehörde über die im Verkehrsinteresse erforderlichen Arbeiten zu beschließen hat. Von diesem Grundsatz bestehen provinzielle Ausnahmen. In der Provinz Schleswig-Holstein beschließt der Bezirksausschuß über die Herstellungsart der Nebenlandstraßen[29]) und über die Zulassung einzelner Ausnahmen von den Regeln hinsichtlich der Breite in der Herstellungsart der Nebenwege.[30])

Hat die Wegepolizeibehörde eine wegepolizeiliche Verfügung erlassen, zu welcher dieselbe nicht zuständig war, so ist deshalb doch

---

22) § 11 Ges. v. 28. Juli 1851.

23) § 60 Nr. 1a Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883, vgl. § 121 L.V.G. v. 30. Juli 1883.

24) § 80 Abs. 2 Ges. v. 28. Juli 1851, Ges. v. 5. März 1871 (G.S. S. 153), vgl. Brüning, die preuß. Verwaltungsgesetzgebung für Hannover S. 273; Ebert, Wegegesetzgebung für Hannover 3. Aufl. S. 57.

25) Ges. v. 4. Juli 1812, das Rechnungswesen der Gemeinden betr.; § 63 Nr. 1 Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883.

26) Ges. v. 16. März 1879 (G.S. S. 225) § 8, s. oben S. 195 d. W.

27) Ges. v. 5. Jan. 1878 § 2 (G.S. S. 5), s. oben S. 197 d. W.

28) § 3 S. 44 d. W.

29) § 146 W.O. v. 1. März 1842, § 7 Abs. 3 Ges. v. 26. Febr. 1879; § 59 Nr. 2 Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883.

30) § 221 W.O. v. 1. März 1842, § 59 Nr. 1 Zust.Ges.

die Verfügung nicht „nichtig". „Ein Hinausgehen der Polizeibehörde über die Grenzen ihres Zuständigkeitsgebiets entzieht — zumal wenn dasselbe nicht in einem Uebergreifen auf ein ihr grundsätzlich ganz entzogenes fremdes Gebiet, in einem andern Organen zugewiesenen, selbstständigen Verwaltungs- oder sonstigem Geschäftszweige besteht — ihren Verfügungen noch keineswegs jede rechtliche Bedeutung und Wirksamkeit. Vielmehr ist hier ebensowohl wie da, wo nach anderen Richtungen eine Ueberschreitung der gesetzlichen Befugnisse der Polizeibehörde in Frage steht, erst das im Gesetz vorgesehene, auf rechtzeitig angebrachte Klage einzuleitende Verfahren dazu bestimmt, diese Ueberschreitung festzustellen und die sich daran knüpfenden Folgen zur Geltung zu bringen — dergestalt, daß es bei der einmal erlassenen, wenn auch außerhalb ihrer Zuständigkeit erlassenen Verfügung lediglich zu bewenden hat, wenn diese Klage rechtzeitig nicht erhoben wird.[31])

2. Jede Behörde ist in der Regel nur zuständig, in ihrem Amtsbezirk Anordnungen zu treffen. Liegt jedoch ein Weg in mehreren Amtsbezirken (bezw. Amts- und Stadtbezirken) und handelt es sich um die Frage, ob die Herstellung der ganzen Straße und demgemäß der Erlaß einheitlicher Anordnungen geboten ist, so ist der Amtsvorsteher nicht befugt, den Bau der in seinem Amtsbezirke belegenen Straßenstrecke zu verlangen,[32]) vielmehr hat der Kreisausschuß nach § 61 der Kreisordnung einem der betheiligten Amtsvorsteher oder Bürgermeister den Erlaß der erforderlichen Verfügungen zu übertragen. Gehört der zu unterhaltende Wegekörper dem Gebiet mehrerer Kreise an, so hat der Regierungspräsident gemäß § 58 des L.V.G. denjenigen Kreisausschuß zu bestimmen, welchem es obliegt, seinerseits den zuständigen Amtsvorsteher auf Grund des § 61 der K.O. zu ernennen.[33]) In allen diesen Fällen ist der beauftragte Amtsvorsteher zur Durchführung der wegepolizeilichen Anordnungen ebenso zuständig, wie wenn der Weg in seinem Amtsbezirk läge.

Ist der Amtsvorsteher bei der Besserung eines Weges persönlich betheiligt, so hat der Kreisausschuß gemäß § 57 Abs. 5 der K.O. den Stellvertreter oder einen der benachbarten Amtsvorsteher mit der Erledigung der Sache zu betrauen.

---

[31]) O.V.G. E. v. 8. März 1877, Selbstverwaltung, III. Jahrg. S. 157.

[32]) Erk. d. O.V.G. v. 10. Nov. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 111).

[33]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 188, cfr. Reskr. v. 22. August 1874, M.Bl. S. 235, v. Brauchitsch, Note 91 zu §§ 58, 59 L.V.G.

Das Gesetz schreibt keine feste Grenze vor, wie weit eine Nachbarschaft als vorhanden anzunehmen ist. Es ist daher nicht erforderlich, daß die Wahl des Kreisausschusses nur auf einen Amtsvorsteher fallen dürfe, dessen Bezirk an denjenigen, für welchen er kommissarisch thätig werden soll, an irgend einem Punkte unmittelbar angrenzt.[34])

Der Beschluß des Kreisausschusses, durch welchen ein benachbarter Amtsvorsteher oder der Stellvertreter mit der Erledigung der Sache betraut wird, ist nach § 57 Absatz 8 der Kreisordnung endgültig, d. h. es findet im Beschlußverfahren ein weiteres Rechtsmittel nicht statt, wohl aber ist in dem Verwaltungsstreitverfahren, in welchem eine wegepolizeiliche Verfügung angefochten wird, auch über die Gesetzlichkeit der angeordneten Stellvertretung, oder falls eine solche nicht angeordnet, bezw. die Anordnung abgelehnt worden ist, über die Kompetenz des Amtsvorstehers zum Erlaß der angefochtenen Verfügung zu entscheiden.[35])

Wird im Verwaltungsstreitverfahren der Einwand erhoben, daß der Amtsvorsteher in der Sache persönlich betheiligt sei, so hat der Kreisausschuß, wenn er den Einwand für begründet erachtet, die angefochtene Verfügung wegen Unzuständigkeit des Amtsvorstehers aufzuheben und zugleich einen anderen Amtsvorsteher nach § 57 Absatz 6 mit der Erledigung der Sache zu betrauen. Es kann dies den Effekt haben, daß in derselben Sache zwei Verwaltungsstreitverfahren anhängig werden; denn der Amtsvorsteher, dessen Verfügung aufgehoben worden ist, muß für berechtigt erachtet werden, die Berufung gegen die Entscheidung des Kreisausschusses einzulegen und in derselben nachzuweisen, daß er nicht persönlich betheiligt und demgemäß zum Erlaß der angefochtenen Verfügung berechtigt gewesen sei.

Von demjenigen, welcher die Substituirung eines anderen Amtsvorstehers beantragt, muß näher begründet werden, inwiefern eine persönliche Betheiligung des Amtsvorstehers vorhanden ist. Die nackte Behauptung einer Partei, daß der Amtsvorsteher persönlich betheiligt sei, macht die von demselben erlassene Verfügung nicht unwirksam.[36]) Es ist indessen die Aufgabe des Verwaltungsrichters, falls gegen die Legitimation des Amtsvorstehers Bedenken obwalten,

---

34) O.V.G. E. Bd. 11 S. 223.
35) O.V.G. Bd. 8 S. 185, v. Brauchitsch, Note 169 zu § 57 a. a. O.
36) O.V.G. E. Bd. 1 S. 257, Bd. 2 S. 255.

auf die Beseitigung derselben hinzuwirken, um sodann materiell über dieselben zu erkennen.[37])

Eine persönliche Betheiligung im Sinne des § 57 der Kreisordnung ist nicht einem amtlichen Interesse gleichzustellen.[38]) Ein Bürgermeister oder ein Oberförster ist daher nicht als persönlich betheiligt zu erachten, weil die Stadt oder der Forstfiskus die Kosten der Wegebesserung zu bezahlen hat. Wird gleichwohl aus diesem Grunde ein benachbarter Amtsvorsteher ernannt, so ist dies ein wesentlicher Mangel des Verfahrens, welcher die Aufhebung der ergangenen Entscheidung zur Folge hat.[39])

Es ist im Gesetz nicht ausgesprochen, ob der Kreisausschuß im Falle der persönlichen Betheiligung des Amtsvorstehers jedesmal besonders einen Stellvertreter zu ernennen hat, oder ob dies auch generell geschehen kann.[40]) Der Vorschrift im § 57 Nr. 5 der Kreisordnung kann wohl, wie das Königliche Oberverwaltungsgericht hervorhebt, das Motiv zu Grunde liegen, daß der Einfluß, welchen der Amtsvorsteher auf seinen für den Behinderungsfall ernannten oder bestellten Stellvertreter vielfach ausüben wird, im Interesse der Unparteilichkeit durch eine Prüfung des Einzelfalles von Seiten des Kreisausschusses paralysirt werden soll. Gleichwohl muß der durch eine generelle Anordnung des Kreisausschusses ernannte Stellvertreter als zur Sache legitimirt angesehen werden, sofern er nicht etwa ebenfalls persönlich betheiligt ist.[41])

Bei Ausübung seiner wegepolizeilichen Funktionen kann sich der Amtsvorsteher gemäß § 65 der Kreisordnung der Gemeinde- und Gutsvorsteher als seiner Organe bedienen, er kann denselben aber nicht die ihm gesetzlich obliegende Polizeiverwaltung zu selbstständiger Verwaltung übertragen, also nicht Dienstobliegenheiten, welche selbstständige polizeiliche Entschließungen und Verfügungen erfordern, so insbesondere auf dem Gebiete der Wegepolizei nicht die selbstständige Anordnung dessen, was an Wegebauten erforderlich, oder die vorläufige Entscheidung darüber, wer zu ihrer Ausführung verpflichtet ist.[42])

Ebensowenig kann die Polizeibehörde im Wege der Polizeiverordnung ihre Kompetenz, zu bestimmen, was im öffentlichen Ver-

---

37) O.V.G. E. Bd. 8 S. 211.
38) O.V.G. E. Bd. 1 S. 243.
39) O.V.G. E. Bd. 8 S. 184.
40) Vgl. v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze Note 167 zu § 57.
41) O.V.G. E. Bd. 8 S. 212.
42) O.V.G. E. Bd. 6 S. 208, Bd. 13 S. 302.

kehrsinteresse nothwendig ist, einer andern Behörde (z. B. dem Magistrat) übertragen.[43])

3. Die Aufsichtsbehörde (d. h. der Landrath, bezw. Regierungspräsident) ist zuständig, die Wegepolizeibehörde anzuweisen, gegen den nach ihrer Meinung Verpflichteten vorzugehen.

Letztere ist verpflichtet, den dienstlichen Anweisungen der Aufsichtsbehörde Folge zu leisten.[44])

Die Aufsichtsbehörde ist berechtigt, die Befolgung ihrer Anordnungen durch Androhung und Festsetzung von Exekutivstrafen zu erzwingen (§ 132 L.V.G. v. 30. Juli 1883).

In gleicher Weise ist der Kreisausschuß berechtigt, gegen den Amtsvorsteher wegen Nichtbefolgung der Verfügungen des Landraths Disziplinarstrafen anzudrohen und festzusetzen (§ 68 K.O.).

Die Aufsichtsbehörde ist ebenso auch befugt, die Wegepolizeibehörde anzuweisen, eine wegepolizeiliche Verfügung nicht zu erlassen oder eine schon erlassene zurückzunehmen.[45]) Mit Rücksicht darauf, daß der Regierungspräsident als Vertreter des Landstraßenfiskus der örtlichen Polizeibehörde in allen auf den Landstraßenbau bezüglichen Verwaltungsstreitsachen als Partei gegenübersteht, kann dies Recht zu Konflikten führen. Wenn beispielsweise ein Amtsvorsteher beabsichtigt, eine Landstraße pflastern zu lassen, und zu diesem Zweck von dem Regierungspräsidenten als Vertreter des Wegebaufiskus die Hergabe der erforderlichen Steine fordert, kann der Regierungspräsident in seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde dem Amtsvorsteher aufgeben, von der Pflasterung Abstand zu nehmen, und kann dadurch eine verwaltungsgerichtliche Entscheidung über die Verpflichtung des Fiskus verhindern. Es erscheint selbstverständlich, daß der Regierungspräsident in solchen Fällen von dem ihm zustehenden Recht, eine Verfügung gegen den Landstraßenfiskus zu inhibiren, nur selten Gebrauch machen, vielmehr die Entscheidung der vorhandenen Streitfragen dem Verwaltungsstreitverfahren überlassen wird.[46])

Wird eine erlassene Verfügung zurückgenommen, so begründet ein solcher Widerruf die Verpflichtung zur Wiederherstellung des früheren Zustandes, und zwar gegen Denjenigen, welcher die ur-

[43]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 206.

[44]) Vgl. v. Brauchitsch, Note 172 zu § 59 der K.O.; O.V.GE. Bd. 3. S. 214, Bd. 5 S. 75.

[45]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 249, Bd. 8 S. 215.

[46]) Vgl. Stenogr. Berichte des Abg.-H. 1877 S. 95.

sprüngliche Anlage in seinem Interesse, aber unter Schädigung berechtigter öffentlicher Interessen beseitigt hat.[47])

Aus dem Recht der vorgesetzten Behörde, also zunächst des Landraths bezw. der Landespolizeibehörde, der Ortspolizeibehörde Anweisungen zu ertheilen, folgt nicht ohne Weiteres das Recht, die Funktionen der letzteren an sich zu ziehen und hierdurch in die gesetzlich geordnete Zuständigkeit der Ortspolizei einzugreifen.[48]) Dringende Fälle bilden jedoch eine Ausnahme. In dieser Beziehung hat das Königliche Oberverwaltungsgericht[49]) folgenden allgemeinen Grundsatz aufgestellt: „Das Gesetz gestattet einen derartigen Uebergriff nur insoweit, als ohne dies die Zwecke der durch dasselbe gleichfalls geordneten Aufsicht nicht erfüllt werden können, das heißt: für diejenigen Fälle, in welchen — sei es wegen besonderer Dringlichkeit, sei es aus anderen, in der Person des Amtsvorstehers und dessen Stellvertreters oder in sachlichen Momenten beruhenden Gründen — der im öffentlichen Interesse polizeilicherseits zu erreichende Erfolg nicht auf dem als Regel gegebenen Wege der Anweisung zum Zwecke der Ausführung durch den Ortspolizeiverwalter, sondern mit Sicherheit nur durch das unmittelbare Einschreiten der Aufsichtsinstanz erwartet werden kann."

4. Die Ortspolizeibehörden sind nicht befugt, chausseepolizeiliche Verfügungen zu erlassen; vielmehr gehört die Handhabung der Chausseebaupolizei zum Ressort des Regierungspräsidenten,[50]) und der polizeiliche Schutz der Chausseen und der mit ihnen verbundenen Zollerhebung zum Ressort der Landräthe.[51]) Durch die Uebertragung der Staatschausseen auf die in § 18 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 bezeichneten Kommunalverbände sind die Wege=

---

47) O.V.G. E. Bd. 8 S. 216.

48) Vgl. Min.R. v. 15. Sept. 1875 (M.Bl. S. 267), v. Brauchitsch, Note 172 zu § 59 K.O.

49) O.V.G. E. Bd. 2 S. 424, Vgl. Kommiss.Ber. zum Entw. d. WegeO. v. 1877/78, Drucks. d. Abg.H. Nr. 181 S. 26, s. oben S. 386 O.V.G. E. v. 20. Juni 1883 (M.Bl. S. 214).

50) Reg.Instr. v. 23. Okt. 1817 § 3, 2c (G.S. S. 248), Kab.O. v. 31. Dez. 1825 (G.S. 1826 S. 5) pos. D. II. 1. § 18 L.V.G., v. Brauchitsch, Note 162 zu § 55 Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883, Kommiss.Ber. d. H.H. zum Zust.Ges., Drucks. d. H.H. 1882/83 Nr. 77 S. 65; oben S. 411 d. W. O.V.G. E. Bd. 11 S. 204, Hannover. Landräthe zuständig Ges. v. 20. Juni 1851 § 9 (Hannov. G.S. S.119) vgl. Ebert, Wegegesetzgeb. S. 164.

51) S. oben § 24 S. 340 Note 33 d. W.

polizei und die landespolizeilichen Befugnisse des Staats auf jene nicht übergegangen.[52])

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidenten führt zu Schwierigkeiten, wenn es sich um Anordnungen handelt, bei denen wie bei Brückenbauten und Schneeverwehungen Gefahr im Verzuge ist. In einem Falle hatte ein Bürgermeister, als im Stadtbezirk auf der Provinzialchaussee die Fahrbahn verschneit war, bei dem Regierungspräsidenten den Antrag gestellt, den Landesdirektor aufzufordern, die Chaussee von dem Verkehrshinderniß befreien zu lassen. Diese Aufforderung erging. Der Landesdirektor verfügte an den Landesbauinspektor, und als dieser zur Besichtigung an Ort und Stelle gelangte, war der Schnee geschmolzen, der Post- und der allgemeine Verkehr aber bis dahin unterbrochen gewesen.[53])

Diese Schwierigkeiten können nur beseitigt werden, wenn den Landräthen von den Regierungspräsidenten generell die Befugniß übertragen wird, an seiner Stelle in schleunigen Fällen die erforderlichen Anordnungen zu treffen.[54]) Anderenfalls bleibt, wenn der Chausseebeamte nicht zu erreichen ist, oder die Ausführung der erforderlichen Arbeiten unterläßt, nichts Anderes übrig, als daß die Ortspolizeibehörde das Erforderliche machen läßt. Zu einer derartigen Maßregel ist die Ortspolizeibehörde berechtigt, wenn Gefahr im Verzuge ist.[55]) Eine solche Verfügung charakterisirt sich aber dann nicht als Ausfluß der Wegepolizei, sondern der Sicherheitspolizei.[56])

Wenn es streitig ist, ob es sich bei einer Anordnung um die bauliche Unterhaltung einer Chausseeanlage handelt oder nicht, so ist die Frage der Zuständigkeit von der nach der streitigen Wegebaulast nicht zu trennen und kann nicht schon danach entschieden werden, daß die Anordnung äußerlich eine Chaussee betrifft. Die Ortspolizeibehörde ist beispielsweise befugt, in einer Stadt die Anlegung von Bürgersteigen neben einer Chaussee anzuordnen, weil die Chaussee-

---

[52]) R.G.E. Bd. 3 S. 236, M.R. v. 8. Jan. 1879 (M.Bl. S. 19), Hohenzollernsche Lande § 10 Ges. v. 5. Jan. 1878 (G.S. S. 5) Kommunalverband Aufsichtsbehörde.

[53]) Vgl. Kägler, Wegepolizei in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 14 S. 154 u. 184.

[54]) Vgl. M.R. v. 24. Okt. 1840 (M.Bl. S. 440), Illing, Handbuch Bd. 1 S. 948.

[55]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 248.

[56]) § 10 II 17 A.L.R.

unterhaltungslast die Verpflichtung, besondere Bürgersteige zu schaffen und zu unterhalten, nicht in sich schließt.[57])

5. Bezüglich der Zuständigkeit zur Regulirung der Nachbarhülfe[58]) ist zu unterscheiden: Ist die Nachbarhülfe eine unmittelbar auf dem Gesetz beruhende Verpflichtung und keine andere Behörde für ihre Durchführung berufen, so ist die Ortspolizeibehörde nach der Regel des § 59 der Kreisordnung zu ihrer Regulirung zuständig.[59]) Diese Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde ist in Ostpreußen begründet, da nach Zusatz 226 § 1 des ostpreußischen Provinzialrechts nur diejenigen Gemeinden zur Nachbarhülfe verpflichtet sind, welche herkömmlich solche bisher geleistet haben.

Der Fall, daß die Nachbarhülfe eine unmittelbar auf dem Gesetz beruhende Verpflichtung, aber eine andere Behörde zu ihrer Durchführung berufen ist, liegt im Herzogthum Magdeburg und Fürstenthum Halberstadt vor. Es sind hier sämmtliche 1½ Meilen herumliegende Ortschaften nach Verhältniß der dienstpflichtigen Bauern, Kossäthen und Einlieger wegebaupflichtig, und die Regulirung hat durch den Landrath zu erfolgen.[60])

Steht nicht durch gesetzliche Bestimmung fest, wer zur Nachbarhülfe verpflichtet ist, ist vielmehr, wie dies nach den meisten Provinzialgesetzen der Fall, die Bestimmung, welche Ortschaften zur Nachbarhülfe heranzuziehen sind, ex aequo et bono dem Ermessen der zur Regulirung berufenen Behörde überlassen, so liegt die Regulirung außerhalb der Sphäre der Ortspolizei. In solchen Fällen ist regelmäßig die Landespolizeibehörde, und nach der heutigen Behördenorganisation der Regierungspräsident die zur Regulirung der Nachbarhülfe zuständige Instanz.[61])

Die Durchführung der auf diese Weise festgestellten Verpflichtungen der Gemeinden bezw. des Kreises, sofern nach positiver Bestimmung der Kreis verpflichtet ist, erfolgt im Wege der Zwangsetatisirung.[62])

Wie oben[63]) schon dargelegt worden, ist in einzelnen Landes-

---

[57]) S. oben § 12 S. 203, § 23 Nr. 1 S. 324 d. W. u. Erk. d. O.V.G. v. 16. März 1887 (Selbstverwaltung Jahrg. 14 S. 204).

[58]) S. oben § 15 S. 221 d. W.

[59]) O.V.G. E. Bd. 11 S. 225, Erk. d. O.V.G. v. 26. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 314).

[60]) O.V.G. E. Bd. 15 S. 301.

[61]) O.V.G. E. Bd. 11 S. 219.

[62]) § 180 K.O., § 4 u. 35 Zust.Ges.

[63]) S. 222 d. W.

theilen die Nachbarhülfe durch neuere Gesetze speziell geordnet. In der Provinz Posen erfolgt die Festsetzung der Kreishülfe durch eine aus dem Landrath und vier gewählten Kreisangehörigen bestehende Kommission,[64]) im Regierungsbezirk Kassel, sowie im vormaligen Herzogthum Nassau die Regulirung der Nachbarhülfe durch den Bezirksausschuß.[65])

6. Es ist bereits dargestellt,[66]) daß in mehreren Provinzen besondere Bestimmungen bestehen, wonach dem Unternehmer von gewerblichen Anlagen nach Verhältniß der Mehrbelastung, welche sie verursachen, ein Beitrag zu der Unterhaltung des Weges auferlegt werden kann. Im § 64 des Zuständigkeitsgesetzes und ebenso in den ergangenen Spezialgesetzen ist bestimmt, daß über diesen Beitrag auf Klage des Wegebaupflichtigen entscheidet: bei Gemeindewegen in Landkreisen der Kreisausschuß, bei sonstigen Wegen der Bezirksausschuß.

Es entsteht die Frage, ob unter Ausschluß der Zuständigkeit der Wegepolizeibehörde zur Festsetzung des Beitrages der Fabriksunternehmer lediglich auf Klage im Verwaltungsstreitverfahren hierüber zu entscheiden ist oder ob die allgemeinen prozessualischen Bestimmungen des § 56 Zuständigkeitsgesetzes auch im vorliegenden Falle zur Anwendung zu bringen sind.

Meines Erachtens ist letzteres der Fall.

Es handelt sich nicht, wie bei der Nachbarhülfe,[67]) um eine ex aequo et bono zu treffende Festsetzung; vielmehr enthält das Gesetz bezüglich der Höhe des Beitrages einen festen Rechtsgrundsatz, indem angeordnet ist, daß der Beitrag nach Verhältniß der Mehrbelastung des Wegebaupflichtigen bestimmt werden soll. § 56 des Zuständigkeitsgesetzes überweist der Wegepolizeibehörde alle Anordnungen über die Aufbringung und Vertheilung der zu dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Wege erforderlichen Kosten. Hierunter fällt auch die Heranziehung von Fabriken 2c. zu diesen Kosten. Es hätte daher einer besonderen Festsetzung im § 64 Zuständigkeitsgesetzes bedurft, wenn die Mitwirkung der Wegepolizeibehörde bei Maßregeln der in Rede stehenden Art ausgeschlossen werden sollte.

Es ist demgemäß eine durch Einspruch anfechtbare Anordnung

---

64) Ges. v. 21. Juni 1875 (G.S. S. 324) § 4.

65) Ges. v. 16. März 1879 (G.S. S. 225) § 2; Nass. Ges. v. 2. Okt. 1862 (V.Bl. S. 176) Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883 §§ 61, 62.

66) § 20 S. 305 d. W.

67) S. Nr. 5 dieses Paragraphen.

nach § 56 Abs. 1, und ebenso auch eine Klage des Wegebaupflichtigen gegen den Fabriksunternehmer nach § 56 Abs. 5 mit Umgehung der Wegepolizeibehörde zulässig.

Diese Auffassung findet Unterstützung in der Entstehungsgeschichte der in Rede stehenden Bestimmungen.

Der Entwurf des Zuständigkeitsgesetzes von 1880/81 § 54[68]) stimmt mit § 64 des Gesetzes überein.

Die Motive bemerken hierzu:[69]) „Es handelt sich bei der betreffenden Beschlußnahme, zumal der Beitrag ohne Rücksicht darauf zu leisten ist, ob der Unternehmer zu den Mitgliedern des wegepflichtigen Verbandes gehört oder nicht gehört, nicht ausschließlich um Ausübung der Kommunalaufsicht, sondern auch um wegepolizeiliche Interessen, — um Erleichterung des Wegebaupflichtigen im Interesse der Förderung des Wegebaues. Es wird sich mit Rücksicht hierauf empfehlen, für die drei in Betracht kommenden Landestheile die betreffende Zuständigkeit gleichmäßig zu regeln, und zwar dahin, daß die Entscheidung über den Streit, nach dem Vorgange hinsichtlich des Streits über Gemeindelasten, dem Verwaltungsstreitverfahren überwiesen wird. In demselben würden bei Gemeindewegen (Ortswegen, Landwegen) der Kreisausschuß, bei sonstigen Wegen das Bezirksverwaltungsgericht in erster Instanz zu entscheiden haben.

Gegen diese Bestimmungen wurden bei den bezüglichen Berathungen Bedenken nicht geltend gemacht.

Der Entwurf des 1882/83 vorgelegten Zuständigkeitsgesetzes enthielt dieselben Bestimmungen mit derselben Motivirung,[70]) nur mit der Aenderung, daß der Kreisausschuß auf Beschwerde beschließen sollte. Die Kommission des Abgeordnetenhauses[71]) stellte die frühere Bestimmung wieder her, daß der Kreisausschuß, bezw. Bezirksausschuß auf Klage zu entscheiden habe, und fügte die Bestimmung hinzu, daß in der Provinz Hannover bei den Gemeindewegen in allen, bezüglich der allgemeinen Landesverwaltung selbstständigen Städten die Entscheidung dem Bezirksausschusse zustehe.

Ferner enthielten die Motive zu § 3 des mit dem Gesetz vom 28. Mai 1887[72]) wörtlich übereinstimmenden Entwurfs folgende Bemerkungen:[73])

---

68) Drucks. d. Abg.H. 1880/81 Nr. 8 S. 17.

69) A. a. O. S. 79.

70) Drucks. d. Abg.H. 1882/83 Nr. 44 S. 38, Nr. 44, I. S. 57.

71) Drucks. Nr. 137 S. 68, Nr. 158 S. 97, C. zu Nr. 137 S. 49.

72) Betr. die Heranziehung der Fabriken in der Provinz Sachsen. GS. S. 277.

73) Drucks. d. H.H. 1887 Nr. 27 S. 3.

„In Uebereinstimmung mit § 64 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 (G.-S. S. 237) war nach dem Vorgange über die Festsetzung der Gemeindelasten in den betheiligten neuen Landestheilen für die Festsetzung der den gewerblichen Etablissements aufzuerlegenden Vorausleistungen das Verwaltungsstreitverfahren zu wählen. Im Uebrigen konnte dem auf Regelung der Zuständigkeit nach § 56 a. a. O. gerichteten Antrage des Provinziallandtages insofern stattgegeben werden, als bereits in der Begründung zu §§ 46 und 47 des in der Session pro 1880/81 vorgelegten Entwurfs eines Zuständigkeitsgesetzes (Drucksache des Abgeordnetenhauses Nr. 8) und demnächst in der Begründung zu §§ 58 bis 65 des geltenden Zuständigkeitsgesetzes (Drucksache des Abgeordnetenhauses Nr. 44 S. 57) wiederum anerkannt ist, daß es sich bei Festsetzung der besonderen Beitragspflicht der in Rede stehenden Betriebe auch im Interesse der Wegepolizei um Erleichterung der Wegebaupflichtigen im Interesse der Förderung des Wegebaues handelt."

Aus Vorstehendem erhellt, daß die Absicht bestand, die Zuständigkeit nach den Grundsätzen des § 56 zu regeln.

7. Die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörden beschränkt sich nach § 55 a. a. O. auf öffentliche Wege. Dieselben sind daher nicht befugt, die Instandsetzung von Privatwegen oder sogenannten Separations- oder Koppelwegen, welche nur zum Gebrauch einzelner Gemeindemitglieder als Heuabfuhr-, Wald- oder Torfbruchwege bestimmt sind, anzuordnen[74]) oder das Befahren solcher Wege unter Androhung von Exekutivstrafen zu verbieten.[75])

Dagegen ist die Ortspolizeibehörde berechtigt, wenn auf Privatwegen ein allgemeiner Verkehr stattfindet, auch hier die im Interesse der Ordnung, Ruhe und Sicherheit erforderlichen Anordnungen zu treffen.[76]) Beispielsweise wird die Beleuchtung eines Privatweges gefordert werden können, wenn ein die Beleuchtung erheischender Verkehr thatsächlich von demselben nicht fern gehalten werden kann und der Eigenthümer nicht bereit ist, den Weg abzusperren.[77]) Ebenso kann die Polizeibehörde die Ueberwachung auf Hausflure und Hof-

---

[74]) S. oben § 1, Nr. 5 S. 16.

[75]) O.V.G. E. Bd. 7 S. 378.

[76]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 235, Bd. 7 S. 361, Bd. 9 S. 216; K.G. E. Bd. 4 S. 308; Erk. d. O.V.G. v. 13. Mai 1882 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 220).

[77]) O.V.G. E. Bd. 12 S. 390 u. Erk. d. O.V.G. vom 22. Okt. 1887 in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 14 S. 396.

räume, auf denen Jedermann Zutritt hat, erstrecken, oder im Verkehrsinteresse einen Privatweg öffnen, wenn eine unmittelbar bevorstehende Gefahr vorhanden ist, welche sich auf keine andere Weise beseitigen läßt.[78])

Ebenso endlich kann die Polizeibehörde, wenn sich eine Privatbrücke in gefahrdrohendem Zustande befindet, dieselbe sperren oder dem Eigenthümer aufgeben, dieselbe gefahrlos zu machen.[79])

Alle derartige Verfügungen charakterisiren sich aber nicht als wegepolizeiliche, sondern als sicherheitspolizeiliche. Die Instandsetzung einer gefahrdrohenden Privatbrücke kann daher nicht gefordert werden. Ebensowenig die Wiederherstellung eines eingepflügten Privatweges. Inwieweit dieserhalb eine Bestrafung erfolgen kann, ist nach den geltenden Polizeigesetzen zu beurtheilen.

Die Polizeibehörde ist ferner nach dem Grundsatz des § 10, II 7 A. L.R., wonach sie nicht blos dem Publikum selbst, sondern nöthigenfalls auch den einzelnen Mitgliedern desselben Schutz vor drohenden Beeinträchtigungen gewähren soll, berechtigt, wenn ein Grundeigenthümer einen über sein Grundstück führenden Privatweg der Benutzung des Publikums zu entziehen wünscht, und es die obwaltenden örtlichen Verhältnisse räthlich oder nothwendig erscheinen lassen, ihm hierbei polizeilichen Schutz zu gewähren, diesen letzteren in der Art eintreten zu lassen, daß auf seinen Antrag und auf seine Kosten der zu sperrende Weg an den Punkten, wo derselbe mit anderen Wegen in Verbindung steht, mittelst Warnungstafeln als ein dem Publikum verschlossener bezeichnet und dessen Benutzung bei einer angemessenen Polizeistrafe untersagt wird. Ein solches Polizeiverbot steht selbstverständlich denen nicht entgegen, welche eine Servitut auf Benutzung des Weges erworben haben, und ebensowenig schließt die polizeiliche Bestrafung der Uebertreter die etwaigen Schadensansprüche des Eigenthümers aus.[80])

8. Bezüglich der Abgrenzung der Kompetenz zwischen den Gerichten und Verwaltungsbehörden in Wegesachen galten nach früherem Recht die Bestimmungen des Gesetzes vom 11. Mai 1842.[81])

---

78) O.V.G. E. Bd. 12 S. 403; K.G. E. Bd. 6 S. 317 (Beleuchtung der Hausflure).

79) Erk. d. O.V.G. vom 19. Sept. 1885 im Preuß. Verw.Bl. 1885/86 S. 86.

80) Min.Reskr. v. 30. Sept. 1840 (Min.Bl. 1840 S. 403).

81) G.S. S. 192; vgl. die Entscheidungen bei Illing, Handbuch, 4. Aufl. Bd. I S. 380—383.

Nach denselben ist der Rechtsweg ausgeschlossen bei Beschwerden über polizeiliche Verfügungen jeder Art, sie mögen die Gesetzmäßigkeit, Nothwendigkeit oder Zweckmäßigkeit betreffen, falls nicht die Befreiung von der auferlegten Verpflichtung auf Grund einer besonderen gesetzlichen Vorschrift oder eines besonderen Rechtstitels behauptet oder durch die polizeiliche Verfügung ein solcher Eingriff in Privatrechte geschehen ist, für welche nach den gesetzlichen Vorschriften Entschädigung gewährt werden muß.

Die Verwaltungsbehörden waren hiernach unter Ausschluß des Rechtsweges zuständig, zu beschließen, ob ein öffentlicher Weg anzulegen, auszubessern, zu verlegen[82]) oder einzuziehen sei.[83]) Eine gerichtliche Klage auf Wiederherstellung des früheren Zustandes wegepolizeilichen Anordnungen gegenüber war unzulässig;[84]) ebensowenig waren die Gerichte zuständig, zu entscheiden, ob ein Weg als ein öffentlicher Weg anzusehen oder nicht,[85]) bezw. ob ein Weg im öffentlichen Interesse nothwendig sei oder nicht.[86]) Dagegen war von den Gerichten zu entscheiden, wem die Unterhaltung einer Straße oder Brücke obliegt und in welchem Umfang dies der Fall ist.[87])

---

[82]) Erk. d. Komp.G.H. vom 8. Juni 1848 (M.Bl. S. 278, J.M.Bl. S. 292) v. 5. Juni 1852 (J.M.Bl. 1852 S. 312), v. 6. Okt. 1855 (J.M.Bl. 1856 S. 23), v. 22. Nov. 1856 (J.M.Bl. 1857 S. 167), v. 13. Febr. 1858 (J.M.Bl. 1858 S. 322, M.Bl. d. i. V. 1858 S. 235), v. 30. Oktober 1858 (J.M.Bl. 1859 S. 124, M.Bl. d. i. V. 1859 S. 159), v. 8. Dez. 1860 (J.M.Bl. 1861 S. 215, M.Bl. d. i. V. 1861 S. 237), v. 10. Jan. 1863 (J.M.Bl. 1863 S. 103), v. 10. Sept. 1864 (J.M.Bl. 1865 S. 19, M.Bl. d. i. V. 1865 S. 31), v. 14. Dez. 1867 (J.M.Bl. 1868 S. 71), v. 13. März 1869 (J.M.Bl. 1869 S. 104), v. 10. Dez. 1870 (J.M.Bl. 1871 S. 58) u. v. 19. April 1873 (J.M.Bl. 1873 S. 179).

[83]) Erk. d. Komp.G.H. v. 19. Okt. 1872 (J.M.Bl. 1873 S. 65) u. v. 13. Okt. 1873 (J.M.Bl. 1873 S. 319).

[84]) Erk. d. Komp.G.H. v. 8. März 1856 (J.M.Bl. S. 152), v. 11. Jan. 1873 (J.M.Bl. 1873 S. 90), vom 13. Juni 1874 (J.M.Bl. 1874 S. 241, M.Bl. d. i. V. 1874 S. 204).

[85]) Erk. d. Komp.G.H. v. 30. Okt. 1858 (J.M.Bl. 1859 S. 124), v. 13. Juni 1868 (a. a. O. 1868 S. 296); Strieth., Arch. Bd. 37 S. 161, Bd. 95 S. 63; O.T. E. Bd. 75 S. 154.

[86]) O.T. E. v. 22. Dez. 1859 (Strieth., Arch. Bd. 36 S. 122), v. 14. Okt. 1861 (Entsch. Bd. 46 S. 298), E. d. Komp.G.H. v. 15. Dez. 1849 (M.Bl. 1850 S. 16, J.M.Bl. 1850 S. 34), v. 6. Okt. 1855 (M.Bl. 1856 S. 18, J. M.Bl. 1856 S. 23).

[87]) Erk. d. Komp.G.H. v. 17. Dez. 1853 (J.M.Bl. 1854 S. 190), v. 16. Dez. 1854 (J.M.Bl. 1855 S. 89), v. 22. Nov. 1856 (J.M.Bl. 1857 S. 167), v. 7. Mai 1859 (J.M.Bl. 1860 S. 30), v. 10. Jan. 1863 (J.M.Bl. 1863 S. 161), v. 12. Okt. 1867 (J.M.Bl. 1868 S. 2) u. v. 13. Mai 1871 (J.M.Bl. 1871 S. 215).

Die Regierung hatte die interimistische Entscheidung mit Vorbehalt des Rechtsweges zu treffen, wer eine Straße zu bauen hat.[88]) Wer in solcher Weise von der Landespolizeibehörde zur Anlegung eines Weges gezwungen wurde, ohne dazu verpflichtet zu sein, hatte gegen den eigentlich Verpflichteten die Geschäftsführungsklage auf Schadensersatz.[89]) Behauptete der in Anspruch Genommene, daß es sich um eine Landstraße handele, so war die Klage gegen den Fiskus zu richten.[90])

Der durch Resolut der Regierung zum Wegebau Verpflichtete mußte den Nachweis führen, daß ein Anderer zur Unterhaltung verpflichtet sei.[91])

Insbesondere mußte der von der Landespolizeibehörde zum Bau eines Weges oder einer Brücke in Anspruch Genommene, wenn er den Fiskus auf Erstattung in Anspruch nehmen wollte, den Nachweis der Verpflichtung des Fiskus führen und konnte sich nicht blos auf die bürgerliche Freiheit berufen.[92])

Durch die neuere Verwaltungsgesetzgebung ist die Entscheidung über streitige Wegesachen den Verwaltungsgerichten übertragen.[93]) Die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte zur Entscheidung ist nach § 13 des Gerichtsverfassungsgesetzes eine ausschließliche, da landesgesetzlich eine Uebertragung der Verwaltungsgerichtsbarkeit an die ordentlichen Gerichte nicht stattgefunden hat,[94]) und zwar auch in dem Falle, wo es sich lediglich um einen Streit zwischen den Be-

---

88) M.R. v. 23. März 1842 (M.Bl. S. 92), v. 11. Juni 1858 (M.Bl. S. 116), v. 25. Juni 1865 (M.Bl. S. 187). Erk. d. K.Ger.Hofes vom 16. April 1853 (J.M.Bl. 1853 S. 211), vgl. Illing, Handbuch 4. Aufl. Bd. I S. 951), bezügl. des Rheinischen Rechts das Ressort-Reglement v. 20. Juli 1818 §§ 2, 12, 13, vgl. Illing a. a. O. S. 955 ff.

89) Vgl. Koch's Archiv Bd. 2 S. 217 ff. Striethorst's Archiv Bd. 34 Seite 180.

90) Striethorst's Archiv Bd. 10 S. 85. E. d. K.G.H. v. 16. Dez. 1854 (J.M.Bl. 1855 S. 89) u. 6. Okt. 1855 (J.M.Bl. S. 419).

91) O.T. E. v. 13. Juni 1862 (Entsch. Bd. 47 S. 309), K.G.H. E. vom 3. Nov. 1847 (J.M.Bl. 1848 S. 137).

92) Koch's Archiv Bd. 2 S. 264. K.G.H. E. v. 4. Febr. 1854 (J.M.Bl. S. 331), vom 10. Jan. 1863 (a. a. O. S. 161), vom 11. Mai 1867 (J.M.Bl. S. 418). Ulrich's Archiv Bd. 14 S. 175. O.T. E. Bd. 20 S. 398. Striethorst's Archiv Bd. 10 S. 85, Bd. 42 S. 288.

93) § 54 L.V.G., § 56 Abs. 4 Zust.Ges.

94) Begründung des Entwurfs eines Gerichtsverfassungsgesetzes, Drucks. des deutschen Reichstages II. Sess. 1874 Nr. 4 S. 32, 33, v. Brauchitsch, Verw. Gesetze, Berlin 1886 Bd. I S. 161 ff., Kommentar zu § 7 L.V.G.; O.V.G. E. Bd. 15 S. 299.

theiligten um Erstattung verauslagter Wegebaukosten handelt, vorausgesetzt, daß der Anspruch zwischen den nach öffentlichem Recht am Wegebau Betheiligten streitig ist.[95])

Aus dem Grundsatz der Ausschließlichkeit des Verwaltungsstreitverfahrens folgt, daß dasselbe auch dann stattfindet, wenn in einer unter dem Geltungsbereich der alten Kreisordnung, also vor dem 1. April 1881 anhängigen Streitsache von dem Kreisausschuß interimistisch entschieden worden, der Inanspruchgenommene aber vor diesem Zeitpunkt den Rechtsweg nicht beschritten hat.[96])

War jedoch schon nach früherem Recht das Verwaltungsstreitverfahren gegen eine polizeiliche Anordnung, wie z. B. die Inanspruchnahme eines Weges, zulässig, so kann selbstverständlich eine solche auf Grund der früheren Bestimmungen erlassene Anordnung nicht unter dem geltenden Rechte nochmals Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens werden, da einer bezüglichen Anordnung der Einwand der rechtskräftig entschiedenen Sache entgegensteht.[97])

Von dem Grundsatze der Ausschließlichkeit des Verwaltungsstreitverfahrens bestehen Ausnahmen insofern, als der Civilrichter in die Lage kommen kann, bei sogenannten Inzidentpunkten, d. h. wenn die Entscheidung einer privatrechtlichen Frage von der Entscheidung einer Frage des öffentlichen Rechts abhängig ist, auch über eine dem Wegerecht angehörende Frage, insbesondere über die Oeffentlichkeit eines Weges zu entscheiden,[98]) und insofern, als der Generalkommission die Befugniß verblieben ist, als forum speciale in schwebenden Gemeinheitstheilungen über die rechtliche Natur eines Weges zu erkennen.

Ebensowenig wie eine im Verwaltungsstreitverfahren ergangene Entscheidung über eine nicht den Gegenstand des Prozesses bildende Vorfrage, z. B. wenn die Parteien stillschweigend einverstanden waren, daß es sich um einen öffentlichen Weg handelt, in einem anderen Prozeß, in welchem nunmehr der Gegenstand der Vorfrage den eigentlichen Gegenstand der Entscheidung bildet, die

---

[95]) Erk. d. R.G. v. 6. Okt. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII. S. 122), vom 16. Dez. 1886 (a. a. O. S. 235) u. vom 20. Okt. 1888 (a. a. O. X. S. 172). Erk. d. O.V.G. v. 6. August 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII. S. 334).

[96]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 172. Erk. d. O.V.G. v. 19. Febr. 1887, Selbstverwaltung 14. Jahrg. S. 178. Erk. des Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte v. 11. Dez. 1886 (M.Bl. d. i. V. 1887 S. 62).

[97]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 174.

[98]) R.G. E. v. 21. Okt. 1885, Entsch. Bd. 14 S. 262. Erk. d. R.G. vom 1. Nov. 1887 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 103 u. v. 13. März 1889 (a. a. O. X. S. 375).

Wirkung der Rechtskraft hat,[99]) ebensowenig begründet die Entscheidung des Civilrichters oder des Strafrichters über einen solchen Inzidentpunkt für das Verwaltungsstreitverfahren den Einwand der Rechtskraft.

Die Entscheidung der Generalkommission in dem vorbezeichneten Falle ist dagegen auch für den Verwaltungsrichter bindend, selbst wenn die in letzterem streitenden Parteien an dem früheren Verfahren nicht Theil genommen haben, da die landespolizeilichen Funktionen der Generalkommission auf die Selbstverwaltungsbehörden nicht übergegangen sind und erstere daher in den zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Fragen ausschließlich entscheidet.[100])

In allen schwebeuden Gemeinheitstheilungen ist die Auseinandersetzungsbehörde befugt, mit Bezug auf die Umlegung, Gradelegung oder Verbreiterung, überhaupt die bessere Einrichtung der Landstraßen und Kommunikationswege alle diejenigen Funktionen wahrzunehmen, welche der Landespolizeibehörde, bezw. der Ortspolizeibehörde in Bezug hierauf zustehen.[101]) Im § 12 der Verordnung vom 22. November 1844 ist nur der eigentlich selbstverständliche Vorbehalt gemacht, daß bei Bedenken über die Entscheidung solcher Gegenstände, welche landespolizeiliche oder staatswirthschaftliche Interessen berühren, z. B. die Unterhaltung der Landstraßen, es dem Ermessen des Revisionskollegs überlassen ist, zuvor nach Anleitung des § 102 des Anhanges zur Allgemeinen Gerichtsordnung ein Gutachten der betreffenden Verwaltungsbehörde einzuholen.

Die Ueberweisung dieser Angelegenheiten an die Auseinandersetzungsbehörde hat nicht die Bedeutung, daß in schwebenden Auseinandersetzungsangelegenheiten die Funktionen sämmtlicher Wegepolizeibehörden ruhen — hierzu würde es eines besonderen Gesetzes bedürfen —, vielmehr sind die Wegepolizeibehörden in keiner Weise beschränkt, in schwebenden Auseinandersetzungsangelegenheiten alle Verfügungen zu erlassen, zu denen sie überhaupt zuständig sind. Der Amtsvorsteher ist zwar verpflichtet, den Anweisungen der

---

99) O.V.G. E. Bd. 5 S. 234.

100) O.V.G. E. Bd. 5 S. 248. O.V.G. E. v. 18. Nov. 1882, Selbstverw. Jahrg. 10 S. 3.

101) §§ 4 Nr. 2, 7, 15, 43, 95, 164, 171 der V. vom 20. Juni 1817, § 95 der Gemeinheitstheilungsordnung vom 7. Juni 1821 (G.S. S. 53), Ausf.Ges. v. 7. Juni 1821 § 9 (G.S. S. 89), §§ 7, 8, 11, 38 d. V. vom 30. Juni 1834, § 12 d. V. v. 22. Nov. 1844.

Auseinandersetzungsbehörde in schwebenden Auseinandersetzungen ebenso Folge zu leisten, wie sonst den Anweisungen der Landespolizeibehörde; es ist aber durch keine gesetzliche Bestimmung die Zuständigkeit der Auseinandersetzungsbehörde begründet, in dem Verwaltungsstreitverfahren die Funktionen des Kreisausschusses, Bezirksausschusses oder Oberverwaltungsgerichtes wahrzunehmen. Es kann daher eine wegepolizeiliche Anordnung in schwebenden Auseinandersetzungen ganz ebenso Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens sein, als wenn ein solches Verfahren nicht schwebte. Alle solche wegepolizeilichen Anordnungen haben aber, auch wenn der Einspruch durch rechtskräftige Entscheidung verworfen sein sollte, nur den Charakter einer interimistischen Anordnung, da die Auseinandersetzungsbehörde jederzeit befugt ist, den durch eine solche Verfügung begründeten Rechtszustand anderweit definitiv zu ordnen;[102]) damit Kollisionen in Folge divergirender Geschäftsbehandlung seitens der Auseinandersetzungsbehörde und der Wegepolizeibehörde vermieden werden, empfiehlt es sich und ist auch schon durch Ministerialreskript vom 19. März 1843[103]) angeordnet, daß Veränderungen mit öffentlichen Wegen, so lange die Auseinandersetzungssache noch bei der Generalkommission anhängig ist, nicht ohne Zuziehung des Auseinandersetzungskommissarius geschehen sollen.

Die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte ist beschränkt auf die Entscheidung über die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zum Wegebau.[104]) Hierdurch wird nicht ausgeschlossen, daß auch privatrechtliche Fragen, welche mit dem öffentlich-rechtlichen Verhältniß in untrennbarem Zusammenhang stehen, z. B. die Auslegung eines Rezesses, der Einwand der Verjährung,[105]) Gegenstand der verwaltungsrechtlichen Entscheidung werden können. Bei der Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr muß der Verwaltungsrichter, wie unten[106]) gezeigt werden wird, sogar regelmäßig über privatrechtliche Einreden erkennen.

Diese Ausdehnung der Verwaltungsgerichtsbarkeit auf Fragen des Privatrechts ist nicht nur dem Wegerecht eigenthümlich, vielmehr geht überhaupt die Tendenz der neueren Gesetzgebung dahin, alle

---

102) Vgl. die Entsch. in Anm. 100, Motive zu § 60 des Entwurfs einer Wegeordnung von 1875, Drucks. des Abg.H. Nr. 24 S. 114.

103) Min.Bl. d. i. V. 1843 S. 128.

104) S. oben § 18 S. 276 d. W.

105) O.V.G. E. Bd. 9 S. 168, Bd. 12 S. 254.

106) § 29 d. W.

mit dem öffentlichen Recht in Zusammenhang stehenden Rechtsfragen der Entscheidung der Verwaltungsgerichte zu überweisen und die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte auf die neben dem öffentlich-rechtlichen Verhältniß zu besonderer Entstehung gelangten privatrechtlichen Verhältnisse zu beschränken.[107])

Zuständig im Verwaltungsstreitverfahren ist nach § 56 Abs. 7 Zust.-Ges. in erster Instanz der Kreisausschuß, in Stadtkreisen, in Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern und, sofern es sich um Chausseen handelt, oder ein Provinzialverband, Landeskommunal- oder Kreiskommunalverband als solcher, oder — in der Provinz Hannover — ein Wegeverband betheiligt ist, oder wenn die Klage gegen Beschlüsse des Landraths gerichtet ist, der Bezirksausschuß.

Die Zuständigkeit des Kreisausschusses wird nicht schon dadurch begründet, daß die angefochtene Verfügung von einem Amtsvorsteher erlassen ist. Behauptet der in Anspruch Genommene, daß ein Kreis 2c. statt seiner verpflichtet sei, so hat er seine Klage bei Verlust des Rechtsmittels nicht bei dem Kreisausschuß, sondern bei dem Bezirksausschuß einzureichen.[108])

Der Bezirksausschuß ist zuständig, wenn einer jener Verbände „betheiligt" ist. Wenn also gegen mehrere Verpflichtete geklagt wird und nur für einen von diesen ist der Bezirksausschuß zuständig, so hat der Bezirksausschuß über die ganze Sachlage und also auch über die Verpflichtung derjenigen Personen zu entscheiden, über welche an sich der Kreisausschuß zu entscheiden hätte. Wird beispielsweise gleichzeitig gegen einen Amtsvorsteher, eine Stadt unter 10 000 Einwohnern und einen Kreis geklagt, so ist der Bezirksausschuß zuständig, auch über die Verpflichtung der Stadt zu erkennen. Stellt sich nun hinterher heraus, daß die Klage gegen den Kreis offenbar hinfällig ist, so wird dadurch nicht die Unzuständigkeit des Bezirksausschusses begründet, falls nicht etwa Kläger nur zum Scheine und lediglich zu dem Zwecke, eine Prorogation des Gerichtsstandes herbeizuführen, den Kreis belangt hat.[109])

---

[107]) Vgl. Wohlers, Verfassung der Verwaltungsgerichte, Berlin 1881 S. 11 § 7; § 127 § 4 L.V.G.; § 160 Zust.Ges.; v. Brauchitsch, Kommentar zu diesen §§ Bd. I S 161 ff.

[108]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 203.

[109]) O.V.G. E. Bd. 14 S. 269. Vgl. auch Erk. d. O.V.G. vom 10. Nov. 1886 in der Selbstverwaltung, Jahrg. 14 S. 339, u. Preuß. Verw.Bl. VIII S. 111.

§ 28.

Das Verfahren in Wegebausachen.

1. Polizeiliche Verfügung. 2. Einspruch und Beschwerde. 3. Beschluß. 4. Klage. 5. Entscheidung. 6. Zwangsverfahren. 7. Unaufschiebbare Wegebesserung.

1. Die auf das Verfahren in Wegebausachen bezüglichen §§ 55—57 des Zuständigkeitsgesetzes unterscheiden sich von den früheren Vorschriften, §§ 61 und 135 II 1 der K.O. durch ihren allgemeinen Charakter: sie gelten für alle Arten öffentlicher Wege, auch für Chausseen, bezw. für alle Wegepolizeibehörden und deren Anordnungen; sie gelten nicht blos für Land-, sondern auch für Stadtkreise.[1])

Nach § 170 der Kreisordnung vom 13. Dez. 1872 verblieb die Wahrnehmung der im § 135 II 1 a. a. O. aus dem Gebiete der Wegepolizei aufgeführten Geschäfte der allgemeinen Landesverwaltung bis auf Weiteres den bis dahin zuständigen Behörden. Durch § 175 des Zust.Ges. vom 26. Juli 1876 wurde § 170 der Kreisordnung aufgehoben, aber es wurde kein Spezialgesetz erlassen behufs Ausdehnung des nur für die Landkreise geltenden § 135 II 1 der Kreisordnung auf die Stadtkreise. Demgemäß wurden die §§ 30 ff. des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 auf wegebaupolizeiliche Verfügungen der Ortspolizeibehörden in Stadtkreisen für anwendbar erachtet.

Es führte dies zu praktischen Unzuträglichkeiten; denn während die Kreisausschüsse nach § 135 der Kreisordnung über Alles das, was im Verkehrsinteresse nothwendig, nach freiem Ermessen zu entscheiden hatten, waren die polizeilichen Verfügungen der städtischen Polizeibehörden nach § 30 des Zust.Ges. nicht auf ihre Nothwendigkeit und Angemessenheit zu prüfen.[2])

Durch Artikel IV der Novelle zur Kreisordnung, bezw. die §§ 55 ff. des Zust.Ges. vom 1. August 1883 ist diese Disparität beseitigt.

Nach dem älteren Recht der §§ 61 und 135 II. Nr. 1 der Kreisordnung vom 13. Dez. 1872 begann der Wegeprozeß mit einer Aufforderung des Amtsvorstehers zur Wegebesserung. War die Verpflichtung unbestritten, so war der Amtsvorsteher befugt, die Aus-

---

[1]) M.R. v. 17. April 1881 (M.Bl. S. 118); v. Brauchitsch, Note 160 zu § 55 Zust.Ges.

[2]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 4 S. 261.

führung für Rechnung des Verpflichteten anzuordnen. Wurde die Verpflichtung bestritten, so war der Amtsvorsteher lediglich befugt, eine Instruktion der streitigen Verhältnisse vorzunehmen; die Entscheidung aber über die erforderlichen Maßnahmen war Sache des Kreisausschusses.[3])

Die Aufforderung war nicht Gegenstand der Anfechtung, sie war keine polizeiliche Verfügung, sondern nur eine vorbereitende Handlung für die Entscheidung des Kreisausschusses.[4]) Die Aufforderung zu bestimmten Leistungen war daher nicht einmal derart wesentliche Voraussetzung des Streitverfahrens, daß letzteres ohne solche nicht hätte stattfinden können, wenn den Pflichtigen aus sonstigen Erklärungen des Amtsvorstehers bekannt war, welche Anforderungen in Bezug auf die Wegebesserung an sie gestellt worden.[5])

Anders nach dem geltenden Recht. Nach dem Zust.Ges. vom 1. Aug. 1883 §§ 55, 56 beginnt der Wegeprozeß in allen Fällen mit einer Anordnung, einer polizeilichen Verfügung des Amtsvorstehers. Letztere ist Grundlage und die nothwendige Voraussetzung des Verwaltungsstreitverfahrens.[6]) Die Verfügung muß sich durch die äußere Form, insbesondere die Unterschrift „der Amtsvorsteher N. N.“ als amtliche charakterisiren.[7]) Ein Privatbrief, durch welchen der Amtsvorsteher einen Amtseingesessenen an seine Verpflichtung zur Wegebesserung erinnert, ist keine amtliche Verfügung. Die Verfügung muß ferner gemäß § 55 Zust.Ges. die Aufforderung zur Leistung einer bestimmten Verbindlichkeit enthalten und muß hierfür eine angemessene Frist setzen. Eine Verfügung z. B., „einen Weg derartig herzustellen, daß er den für Kommunikationswege erlassenen Bestimmungen entspricht“, ist unzulässig, da sie für den Umfang der geforderten Leistungen keinen sicheren Anhalt gewährt.[8]) Die Androhung eines polizeilichen Zwanges gehört nicht zu den wesentlichen Bestandtheilen einer wegebaupolizeilichen Verfügung.[9]) In der Cirkularverfügung der Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten vom 17. April 1881[10]) ist indessen empfohlen, gleich mit

---

[3]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 4 S. 244.

[4]) O.V.G. E. Bd. 4 S. 260.

[5]) O.V.G. E. Bd. 4 S. 255.

[6]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 9 S. 231.

[7]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 4 S. 393.

[8]) Erk. d. O.V.G. v. 12. Jan. 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 210) u. v. 17. Mai 1886 a. a. O. S. 208.

[9]) O.V.G. Entsch. Bd. 4 S. 237.

[10]) Min.Bl. d. i. V. S. 118, vgl. v. Brauchitsch Verwaltungsgesetze Note 166 zu § 55 Zust.Ges.

der ersten Anordnung, wofern nicht besondere Verhältnisse eine Ausnahme angezeigt erscheinen lassen, die Festsetzung einer bestimmten Frist und die Androhung von Zwangsmitteln für den Fall fruchtlosen Ablaufens der Frist zu verbinden, um einerseits schon der ersten Androhung entsprechenden Nachdruck zu geben, andererseits eine Wiederholung des Verfahrens bei Einlegung der Rechtsmittel gegen die Androhung der Zwangsmittel zu vermeiden.

Die polizeiliche Verfügung ist an den Wegebaupflichtigen zu richten, und zwar auch dann, wenn die Nothwendigkeit polizeilichen Einschreitens, wie bei Verkehrshindernissen, bei mangelnder Vorfluth, bei erfolgter Beseitigung von Barrieren ꝛc. durch die Schuld Dritter entstanden ist.[11])

Eine Ausnahme von dieser Regel bilden die Fälle der Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr.[12])

Wo einer Gemeinde als solcher die Wegebaulast obliegt, hat der Amtsvorsteher seine an die Gemeinde zu stellenden Anforderungen an den Gemeindevorsteher zu richten, da dieser der Vorsteher der Gemeinde ist und ihr Vermögen verwaltet. Der Gemeindevorsteher ist im Streitverfahren zur Vertretung der Gemeinde,[13]) nicht aber auch der einzelnen wegebaupflichtigen Grundbesitzer[14]) befugt; ferner hat derselbe obrigkeitliche Funktionen, wenn es sich um die Ausführung von Wegebauten durch die Gemeinde, um die Vertheilung der dazu nöthigen Abgaben und Dienste, und um die Aufsichtsführung über ihre Leistung handelt.[15]) Diese amtliche Stellung des Gemeindevorstehers ergiebt sich aus dem kommunalen Organismus der Gemeinde; dem Gutsvorsteher stehen diese Befugnisse nur insoweit zu, als jene Organisation auf die Gutsbezirke gesetzlich ausgedehnt ist. Der Gutsvorsteher führt lediglich die obrigkeitliche Verwaltung, ist aber nicht der gesetzliche Vertreter des Gutsbesitzers für alle vermögensrechtlichen Verhältnisse des Gutsbesitzers, welche sich nach öffentlich-rechtlichen Normen aus seiner Stellung als Gutsherrschaft ergeben.[16]) Die Aufforderung zur Besserung der Wege ist daher an den Besitzer des Guts, und nicht an den Gutsvorsteher zu richten.

---

11) S. oben § 3 S. 51 ff.

12) S. unten § 29.

13) § 73 Abs. 3 L.V.G.; O.V.G. E. Bd. 10 S. 83; wegen Aufbringung der Wegebaukosten seitens der Gemeinde s. oben § 13 S. 205.

14) O.V.G. E. Bd. 13 S. 302.

15) §§ 46, 55, 56 II 7 A.L.R.; §§ 21, 29, 30 K.O.

16) O.V.G. E. Bd. 2 S. 239, Bd. 6 S. 208, Bd. 9 S. 134; v. Brauchitsch Bd. 2 Note 115 zu § 31 der Kreisordnung; vgl. auch O.V.G. Bd. 2 S. 263.

Letzterer ist zur Vertretung des Besitzers im Verwaltungsstreitverfahren nicht befugt. Hat sich jedoch der Gutsbesitzer auf eine an den Gutsvorsteher gerichtete Verfügung auf die Sache eingelassen, so ist der Mangel der polizeilichen Verfügung dadurch geheilt.[17])

Die Wegepolizeibehörde wird oft im Zweifel sein, wen sie als Verpflichteten erachten soll, und zwar namentlich dann, wenn mit Bezug auf den Wegebau Separationsrezesse oder Observanzen in Kraft stehen.[18]) Es empfiehlt sich, im Zweifel stets den nach den gesetzlichen Bestimmungen Verpflichteten in Anspruch zu nehmen und demselben zu überlassen, seine Befreiung auf dem im § 56 Abs. 4 des Zust.Ges. geordneten Wege nachzuweisen.

2. Gegen die Anordnungen der Wegepolizeibehörde, welche den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Wege oder die Aufbringung und Vertheilung der dazu erforderlichen Kosten oder die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr betreffen, findet nach § 56 des Zust.Ges. als Rechtsmittel innerhalb 2 Wochen der Einspruch an die Wegepolizeibehörde statt. Die Bestimmungen des § 56 gelten, wie der Wortlaut ergiebt, nicht für die Wegepolizei im Allgemeinen, sondern nur für diejenigen Anordnungen, welche gegen den Wegebaupflichtigen oder gegen denjenigen erforderlich sind, der einen öffentlichen Weg bezw. dessen Nutzung als freies Privateigenthum für sich in Anspruch nimmt. Auf die sonstigen wegepolizeilichen Anordnungen finden bezüglich des Verfahrens (der Rechtsmittel u. s. w.) die allgemeinen Vorschriften in den §§ 127—131 L.V.G. Anwendung.[19]) Zu diesen nicht dem Einspruchsverfahren unterliegenden Verfügungen gehören namentlich solche, durch welche andern als den wegebaupflichtigen Personen die Beseitigung von Gruben, Triebwerken u. s. w. in der Nähe der Wege,[20]) die Beseitigung von Verkehrshindernissen,[21]) die Aufnahme des Grabenwassers aufgegeben, durch welche die Beleuchtung eines Weges[22]) oder die Anlage von Sperrvorrichtungen zur Fernhaltung des Verkehrs angeordnet wird.[23])

---

[17]) § 513 zu 5 C.P.O. Erk. d. O.V.G. v. 9. Nov. 1887 (Preuß. Verw. Bl. Jahrgang 9 S. 471).

[18]) S. oben § 18 S. 278 ff. d. W.

[19]) v. Brauchitsch, Note 168 zu § 56 Zust.Ges.; O.V.G. E. Bd. 9 S. 182, Erk. d. O.V.G. v. 13. März 1886 im Preuß. Verw. Bl. VII S. 288 u. v. 21. Dez. 1887 (a. a. O. X S. 48).

[20]) S. unten § 34 d. W.

[21]) S. oben § 3 Nr. 6 S. 51 d. W.

[22]) S. oben § 6 S. 74 d. W.

[23]) S. oben § 3 Nr. 9 S. 59 d. W.

Die Erhebung des Einspruchs ist eine wesentliche Voraussetzung des Verwaltungsstreitverfahrens. Es ist unzulässig, gegen die erste polizeiliche Verfügung sofort die Klage zu erheben. Ist dies geschehen, so hat die Wegepolizeibehörde die Klage als Einspruch zu behandeln und auf dieselbe Beschluß zu fassen.[24])

Es kann zweckmäßig sein, wenn gleichzeitig eine wegepolizeiliche und eine nicht wegepolizeiliche Anordnung (Rinnsteinlegung und Beleuchtung einer Straße) getroffen wird, über beide Anordnungen in demselben Verfahren zu erkennen. Es hat dann die beklagte Behörde zunächst die Klage als Einspruch zu behandeln und auf dieselbe zu beschließen. Wird der Beschluß rechtskräftig, so ist demnächst lediglich über die nicht wegepolizeiliche Anordnung (Beleuchtung) zu erkennen. Wird der Beschluß im Wege der Klage angefochten, so ist die Entscheidung auf letztere mit jener zu verbinden.[25])

Der Einspruch ist bei der Wegepolizeibehörde anzubringen. Wird der Einspruch dieser Vorschrift zuwider innerhalb der gesetzlichen Frist bei denjenigen Behörden erhoben, welche zur Beschlußfassung oder Entscheidung auf Beschwerden gegen Beschlüsse oder Verfügungen der Wegepolizeibehörde zuständig sind (d. i. regelmäßig der Kreisausschuß), so gilt die Frist als gewahrt. Der Einspruch ist in solchen Fällen von den angerufenen Behörden an die Wegepolizeibehörde zur Beschlußfassung abzugeben.[26])

Eine besondere Form des Einspruchs ist nicht vorgeschrieben; es genügt daher die Erklärung des durch eine wegepolizeiliche Verfügung Betroffenen, daß er gegen die Verfügung Einspruch erhebt. Es wird sich indessen empfehlen, daß derjenige, welcher Einspruch erhebt, in dem betreffenden Schreiben die Gründe erörtert, aus denen er sich zu der Anordnung des Amtsvorstehers nicht verpflichtet hält.[27])

Das Einspruchsverfahren ist eine dem Wegeprozeß und Vorfluthsprozeß (vgl. § 66 Zust.Ges.) eigenthümliche Konstruktion des Verfahrens. Mit der Bestimmung, wonach dem Amtsvorsteher auf erhobenen Einspruch eine nochmalige Prüfung seiner ersten Verfügung zugewiesen ist, war, wie sich aus der Entstehungsgeschichte

---

[24]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 188, 199.

[25]) Erk. d. O.V.G. v. 23. April 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 304).

[26]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 8 S. 190, Erk. d. O.V.G. v. 8. Sept. u. 2. Okt. 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 11, 35).

[27]) Vgl. v. Brauchitsch, Note 170 zu § 56 Zust.Ges.

des Gesetzes[28]) ergiebt, Folgendes bezweckt: Der Amtsvorsteher sollte die Möglichkeit haben, sich nach erhobenem Einspruch sachverständigen Rath einzuholen und fehlerhafte Verfügungen zu verbessern. Man nahm an, daß in Folge hiervon eine Entlastung des Kreisausschusses und eine Kostenersparniß für das Publikum eintreten würde, indem das bisherige sofortige Eintreten des Kreisausschusses oft unnütze Kosten verursacht habe.

Wenn die Polizeibehörde es ablehnt, auf Antrag eines Interessenten polizeilich einzuschreiten, so steht letzterem nicht der Einspruch und die Klage des § 56, sondern nur die Beschwerde im Aufsichtswege zu.[29])

Ist in der Beschwerdeinstanz eine Beschwerde als Einspruch behandelt, so kann der Verwaltungsrichter nicht wieder den Einspruch als Beschwerde auffassen, und darum die Zulässigkeit der Klage verneinen, was zu dem Resultat führen würde, daß eine Partei, über deren als Einspruch behandelte Beschwerde in der Beschwerdeinstanz eine materielle Entscheidung nicht getroffen worden ist, damit jedes Rechtsmittels überhaupt verlustig gehen würde.[30])

3. Die Wegepolizeibehörde hat über den Einspruch zu beschließen. Wenn der Einsprechende unter Anführung von Gründen behauptet, daß ein Anderer wegebaupflichtig sei, so ist die Wegebaupolizeibehörde verpflichtet, diese Gründe zu prüfen, und darüber zu entscheiden. Sie handelt gesetzwidrig, wenn sie den Einspruch lediglich zu dem Zweck abweist, um den Einsprechenden zu nöthigen, gemäß § 56 Abs. 4 Zuständigkeitsgesetzes, im Wege der Klage gegen den angeblich Verpflichteten sein Recht zu erstreiten.[31]) Sie muß vielmehr, wenn sie sich durch die von dem Einsprechenden angeführten Gründe überzeugt, daß ein Anderer als der von ihr in Anspruch Genommene wegebaupflichtig ist, unter Aufhebung ihrer Verfügung eine neue polizeiliche Verfügung gegen diesen Anderen richten, welchem dann ebenfalls das Rechtsmittel des Einspruchs zusteht. Das Königliche Oberverwaltungsgericht[32]) ist

---

[28]) S. oben § 26 Nr. 8 S. 397 d. W., vgl. auch Min.Erlaß vom 17. April 1881 (M.Bl. S. 118).

[29]) O.V.G. E. Bd. 3 S. 186, Bd. 4 S. 229, Bd. 8 S. 194, vgl. § 27 Nr. 3. S. 420 d. W.

[30]) Erk. d. O.V.G. v. 22. Okt. 1887 in der Selbstverwaltung Jahrgang 14 S. 396.

[31]) O.V.G. E. Bd. 11 S. 224.

[32]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 251 Anmerkung.

indessen in mehreren Streitsachen davon ausgegangen, daß die Wegepolizeibehörde in solchen Fällen nicht genöthigt sei, erst wiederum eine mit dem Rechtsmittel des Einspruchs anfechtbare Verfügung gegen denjenigen zu erlassen, dessen Verpflichtung sie durch das bisherige Verfahren dargethan findet, sondern daß sie auch gegen den letzteren den ihre erste Verfügung aufhebenden Beschluß richten kann, und daß demjenigen, welchem so durch diesen Beschluß der Wegebau an Stelle des zuerst polizeilich in Anspruch Genommenen aufgegeben wird, hiergegen nicht das Rechtsmittel des Einspruchs, sondern das der Klage zusteht, immer vorausgesetzt, daß sich der Beschluß nach Form und Inhalt als ein solcher, der auf Einspruch ergangen ist, also nicht als einfache polizeiliche Verfügung darstellt. Ueber diese Voraussetzung — bemerkt der Herausgeber der Entscheidungen — werde da am wenigsten ein Zweifel entstehen können, wo die Polizeibehörde, sobald gegen ihre Verfügung Einspruch erhoben und dieser auf die Behauptung gestützt wird, daß ein Dritter wegebaupflichtig sei, diesen letzteren hierüber ordnungsmäßig hört, bevor sie ihm auf den Einspruch hin den Wegebau durch ihren Beschluß aufgiebt.

Nach meinem Dafürhalten findet die bezeichnete Praxis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts in den gesetzlichen Bestimmungen keinen Anhalt. Der Wegeprozeß setzt nach dem Zuständigkeitsgesetz eine polizeiliche Verfügung als Ausgangspunkt voraus. Die „ordnungsmäßige Anhörung" des Wegebaupflichtigen kann diese Verfügung nicht ersetzen.

Der Amtsvorsteher kann durch seinen Beschluß seine erste Verfügung lediglich aufrecht erhalten oder auch dieselbe modifiziren. Es kann unter Umständen zweifelhaft sein, ob eine auf Remonstration erlassene Verfügung sich als Beschluß oder als ganz neue, mittelst Einspruchs anfechtbare Verfügung charakterisirt,[33]) namentlich dann, wenn zwischen der ersten und zweiten Verfügung eine lange Zwischenzeit liegt. Im Zweifel wird gegen einen auf Einspruch erlassenen Bescheid stets die Klage zuzulassen sein.

Wird der Beschluß nicht mittelst Klage angefochten, so ist der Streit endgültig entschieden.[34])

4. Gegen den Beschluß der Wegepolizeibehörde findet die Klage im Verwaltungsstreitverfahren statt. Mit der Einreichung der Klage wird die Sache anhängig.[35])

---

[33]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 277.

[34]) O.V.G. E. v. 21. Dez. 1887 (Preuß. Verw.Bl. X S. 37).

[35]) O.V.G. E. Bd. 1 S. 241, Bd. 3 S. 39.

Es findet ausschließlich die Klage und nicht auch die Beschwerde statt. Die allgemeinen Bestimmungen der §§ 127—129 L.V.G. finden nach § 127 nur Anwendung, „soweit das Gesetz nicht ausdrücklich Anderes bestimmt". Solche ausdrückliche andere Bestimmungen sind im § 56 Zust.G. enthalten.[36]) Die Klage ist innerhalb der vorgeschriebenen zweiwöchentlichen Frist (L.V.G. § 51) dem zuständigen Gerichte direkt einzureichen. Die Vergünstigung des § 56 Absatz 2 des Zust.Ges. erstreckt sich ebensowenig wie die des § 129 Absatz 5 L.V.G. auf die Klage gegen einen Beschluß der Wegepolizeibehörde. Die Frist ist also nicht gewahrt, wenn die Klage zwar bei der Wegepolizeibehörde, nicht aber bei dem zuständigen Gerichte angebracht wird.[37])

Nach Absatz 6 im § 56 des Zust.Ges. kann zur Vervollständigung der Klage in den Fällen des Absatzes 4 eine angemessene Nachfrist gewährt werden. Diese Vorschrift hat nicht den Sinn, daß schon alle im L.V.G. § 63 Satz 3 bezeichneten wesentlichen Erfordernisse einer Klage innerhalb der präklusivischen Frist von 2 Wochen dem Verwaltungsrichter unterbreitet werden müssen, und daß es nur zulässig ist, innerhalb der gewährten Frist diese Anführungen zu ergänzen; im Gegensatze zu den Bestimmungen im § 71 genügt vielmehr hier schon die Einreichung einer unvollständigen Klage, sofern dieselbe nur innerhalb der gewährten Frist vom Kläger den Erfordernissen im L.V.G. § 63 entsprechend ergänzt wird. Zur Vervollständigung der Klage kann auch die oft mit zeitraubenden Wirkungen verbundene Ermittelung der Person des Beklagten gehören.[38])

Es kann indessen nur die zuständige Behörde die Nachfrist gewähren. Wenn also Kläger im Zweifel ist, ob der Kreisausschuß oder Bezirksausschuß die zur Entscheidung auf die Klage zuständige Behörde sein wird, so empfiehlt es sich, bei beiden Behörden Nachfrist nachzusuchen.

Es kommt vor, daß die rechtliche Natur eines Verkehrsmittels sich am Schluß eines Verwaltungsstreitverfahrens als eine ganz andere darstellt, als solche am Beginn desselben von den Parteien angesehen wurde, daß z. B. eine Chausseebrücke sowohl von der Wegepolizeibehörde als von dem in Anspruch genommenen als zu einen Kommunikationsweg gehörig behandelt und deshalb die Klage bei dem

---

36) Vgl. v. Brauchitsch Anm. 210 zu § 127 L.V.G.

37) v. Brauchitsch Anm. 169 zu § 56 Zust.Ges., Anm. 97 zu § 63 L.V.G., O.V.G. E. Bd. 8 S. 205. Welches Gericht zuständig, s. oben § 27 Nr. 8 S. 433 d. W.

38) v. Brauchitsch Note 169 zu § 56 Zust.Ges., Anm. 97 zu § 63 L.V.G., O.V.G. E. Bd. 8 S. 203.

Kreisausschuß eingereicht worden ist. Es fragt sich, ob in solchem Falle die Klage zurückzuweisen ist, weil sie nicht innerhalb der gesetzlichen Frist bei der zur Entscheidung zuständigen Behörde eingereicht worden ist. Das Kgl. Ob.Verw.Gericht hat die Frage verneint und zutreffend ausgeführt, die Worte des Gesetzes könnten, da die Partei nothwendig von vornherein einen sicheren und unzweifelhaften objektiven Anhalt für die Frage, bei welchem Gericht die Klage anzubringen ist, haben müsse, nur darauf bezogen werden, worum es sich nach dem Gegenstande der Klage, dem polizeilichen Beschlusse, der anzufechten ist, handelt, da anderenfalls die letzte Entscheidung, wenn dieselbe bezüglich der Frage, ob es sich um eine Chaussee handelt oder nicht, die ursprüngliche Auffassung des Klägers oder der Parteien reprobirte, immer dazu kommen müßte, die vielleicht wohlbegründete Klage als bei einem nicht zuständigen Gericht angebracht abzuweisen.[39])

Zur Anstellung der Klage ist derjenige befugt, gegen den die polizeiliche Verfügung bezw. der Beschluß gerichtet ist. Aber auch dritte Personen, welche durch eine polizeiliche Verfügung, welche an einen Anderen gerichtet ist, betroffen werden, haben das Klagerecht.[40]) So ist von dem Kgl. Oberverwaltungsgericht das Klagerecht des Magistrats gegen eine Verfügung der Polizeiverwaltung anerkannt worden, durch welche einer Aktiengesellschaft ohne Rücksicht auf die fehlende Zustimmung der städtischen Verwaltung zur Benutzung des Straßenkörpers die Herstellung der zum Pferdebahnbetriebe erforderlichen Anlagen aufgegeben war.[41]) Andrerseits hat der Beigeladene, wenn er durch die erlassene polizeiliche Verfügung nicht betroffen wird, kein selbständiges Klagerecht.[42])

Wenn ein Gut und eine Gemeinde einen Wegebauverband bilden, d. h. wenn die Wegebaulast unter ihnen nach bestimmten Normen vertheilt ist, so stellen sie in dieser Beziehung doch nicht ein einziges Rechtssubjekt dar, derartig, daß sie die polizeiliche Auflage nur gemeinsam anfechten könnten; vielmehr steht dies jedem der beiden Glieder des Verbandes für sich zu, soweit dasselbe durch die polizeiliche Anordnung belastet wird.[43])

---

[39]) O.V.G. E. Bd. 13 S. 284, Bd. 3 S. 367, Bd. 16 S. 288; vgl. oben § 27 Nr. 4 S. 422 d. W.

[40]) v. Brauchitsch Note 215 zu § 127 L.V.G., O.V.G. E. Bd. 1 S. 330, Bd. 3 S. 222, Bd. 5 S. 412, Bd. 7 S. 312.

[41]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 188.

[42]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 163, Bd. 11 S. 277, v. Brauchitsch Note 118 zu § 70 L.V.G., O.V.G. E. v. 26. Sept. 1888 (Preuß. Verw.Bl. X S. 310).

[43]) Erk. d. O.V.G. v. 19. Sept. 1885 im Preuß. Verw.Bl. VII S. 86.

Die Klage muß den Erfordernissen des § 63 Abs. 3 L.V.G. entsprechen. Das auf den §§ 61 u. 135 der K.O. vom 13. Dezember 1872 beruhende Verfahren, wonach es genügte, wenn im Laufe der Instruktion ein bestimmter Klageantrag gestellt wurde,[44]) ist beseitigt. Es ist daher insbesondere ein bestimmter Antrag, und zwar in der Regel auf Aufhebung der erlassenen polizeilichen Verfügung und eventuell auch auf Verurtheilung eines Dritten zu der geforderten Leistung zu stellen, und es sind als Beklagte die Polizeibehörde, welche die angefochtene Verfügung erlassen hat, sowie der angeblich zu der geforderten Leistung verpflichtete Dritte zu bezeichnen.[45])

„Die Klage ist, soweit der in Anspruch Genommene zu der ihm angesonnenen Leistung aus Gründen des öffentlichen Rechts statt seiner einen Andern für verpflichtet erachtet, zugleich gegen diesen zu richten." (§ 56 Abs. 4 a. a. O.)

Diese Bestimmung hat, wie sich aus der Entstehungsgeschichte ergiebt, den Zweck, die Frage, wer zur Unterhaltung eines Weges verpflichtet ist, in jedem einzelnen Streitfall zu einem positiven Abschluß zu bringen.[46]) Nach § 135 II 16 der Kreisordnung vom 13. Dez. 1872 war der Kreisausschuß bei seiner resolutorischen Entscheidung an die Anträge der Wegepolizeibehörde, welche nur gutachtlich zu berichten hatte (§ 61 Abs. 4 a. a. O.) nicht gebunden, er konnte auch einen bisher nicht zugezogenen Dritten, welchen er für den Verpflichteten erachtete, zum Verfahren beiladen und im Interimistikum verurtheilen. Es war aber immer erforderlich, daß irgend Jemand für den Verpflichteten erklärt wurde. Letzterem stand dann der Rechtsweg offen, aber nicht gegen die Polizeibehörde, sondern gegen denjenigen, welchen er statt seiner für verpflichtet erachtete. Nach der Novelle vom 19. März 1881 und dem Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 ist der Beschluß der Wegepolizeibehörde an die Stelle der Entscheidung des Kreisausschusses getreten. Im Verwaltungsstreitverfahren wird dann, unter Fortfall des Rechtsweges, endgültig entschieden, wer nach öffentlichem Rechte[47]) der Verpflichtete ist. Um diese Entscheidung zu ermöglichen, ist die Bestimmung ge-

---

[44]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 4 S. 254.

[45]) v. Brauchitsch Note 170, 171 zu § 56 Zust.Ges., O.V.G. E. Bd. 15 S. 315.

[46]) S. oben § 26 Nr. 8 S. 392 d. W.

[47]) Ueber die Titel des öffentl. Rechts s. oben § 18, S. 276 d. W. O.V.G. E. Bd. 9 S. 237, Bd. 13 S. 303.

troffen, daß der Dritte mitverklagt werden muß, da andernfalls eine angeordnete Wegebesserung bis zum Erlaß einer anderweiten Anordnung lediglich aus dem Grunde unterbleiben müßte, weil die Polizeibehörde sich in der Person des Verpflichteten geirrt hat. Der Vorschrift des § 56 Abs. 4 ist genügt, wenn die Klage in irgend einer Form gegen den Dritten gerichtet ist. Letzterer ist als Prozeßpartei zu behandeln, wenn er auch zunächst nur als Beigeladener bezeichnet worden war.[48])

Unterläßt jedoch Kläger, den Dritten zu verklagen, so geht er der Behörde gegenüber des Einwandes, daß ein Dritter verpflichtet sei, verlustig.[49]) Mißlingt ihm der Nachweis der Verpflichtung des Dritten, so muß er abgewiesen werden, auch wenn er selbst irrthümlich in Anspruch genommen sein sollte.[50])

Andererseits ist die Klage allein gegen die Polizeibehörde in allen denjenigen Fällen zulässig, wo die Befreiung von der angesonnenen Verpflichtung auf andere Gründe, als die behauptete Verpflichtung eines Dritten gestützt wird. Hierher gehört der Fall, wenn die Unzuständigkeit des Amtsvorstehers zum Erlaß der angefochtenen Verfügung behauptet wird, weil z. B. der Weg ein Privatweg, oder der Inanspruchgenommene nur aus einem privatrechtlichen Titel (Pächter ꝛc.) verpflichtet, oder lediglich die Landespolizeibehörde zum Erlaß der Verfügung kompetent sei,[51]) ferner der Fall, wenn die Nothwendigkeit einer Wegebesserung bestritten, oder wenn behauptet wird, daß ein nach öffentlichem Recht zur Unterhaltung Verpflichteter gar nicht vorhanden sei (wie bei Chausseen).[52])

Verschieden von der nach Maßgabe des § 56 Abs. 4 und 6 Zust.Ges. gegen einen Dritten gerichteten Klage, welche ihren Ausgangspunkt in einer polizeilichen Verfügung hat, ist die auf Grund des § 56 Abs. 5 a. a. O., welcher verordnet:

> Auch im Uebrigen unterliegen Streitigkeiten der Betheiligten darüber, wem von ihnen die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Anlegung oder Unterhaltung eines öffent-

---

48) Erk. d. O.V.G. v. 10. Nov. 1886, „Selbstverwaltung“ 14. Jahrg. S. 339, vgl. jedoch die Entsch. in Anm. 42.

49) Erk. d. O.V.G. v. 17. Okt. 1885 im Preuß. Verw.Bl. Bd. 7 S. 278, v. 5. Nov. 1887 (a. a. O. Bd. 9 S. 90), v. 23. Juni 1886 in der „Selbstverwaltung“ 14. Jahrg. S. 60 vgl. oben § 26 S. 404 d. W.

50) Erk. d. O.V.G. v. 16. Sept. 1885 im Preuß. Verw.Bl. Bd. 7 S. 94.

51) Vgl. O.V.G. E. Bd. 9 S. 236, 237, 238, Bd. 12 S. 271.

52) O.V.G. E. Bd. 11 S. 213.

lichen Weges obliegt, der Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren.

angestellte Klage. Letztere ist an keine Frist gebunden. Während die nach § 56 Abs. 4 zulässige Klage lediglich die Befreiung von der einzelnen seitens der Polizeibehörde geforderten Leistung bezweckt, soll die nach § 56 Abs. 5 zulässige Klage ermöglichen, an Stelle des aufgehobenen Rechtsweges das Rechtsverhältniß definitiv zum Austrag zu bringen.

Die Klage aus § 56 Abs. 5 ist beschränkt auf den Streit über die Verpflichtung zur Unterhaltung oder Anlegung eines Weges. Ueber andere wegepolizeiliche Angelegenheiten, z. B. die polizeimäßige Reinigung, die Inanspruchnahme eines Weges, kann in diesem Verfahren nicht entschieden werden.[53])

Da die Klage die Feststellung des Rechtsverhältnisses zum Zweck hat, so kann sie — ähnlich wie die Klage aus § 231 C.P.O. — auf Anerkennung der Verpflichtung zur Unterhaltung eines öffentlichen Weges,[54]) nicht aber auch auf Anerkennung der Oeffentlichkeit eines Weges gerichtet werden, da hierzu lediglich die Polizeibehörde legitimirt ist.[55])

In dem hier geordneten Verfahren kann auch auf Anerkennung der Nichtverpflichtung des Klägers zu einer bestimmten Leistung, weil zu dieser ein Dritter verpflichtet sei, geklagt werden und es ist nicht erforderlich, daß die Klage gleichzeitig gegen den Dritten gerichtet wird.[56])

Die in § 56 Absatz 5 aufgestellte allgemeine Regel wird in dem folgenden Absatz 6 auf den besonderen Fall angewendet, daß ein polizeilich in Anspruch Genommener, welcher es unterlassen hat, diese Anordnung mittelst der gegen die Polizeibehörde gerichteten Klage aus dem Absatz 4 frist- oder formgerecht anzufechten, dennoch berechtigt bleibt, auf die Erstattung des Geleisteten gegen die eigentlich Verpflichteten zu klagen. Hieraus folgt, daß zu den nach Absatz 5 zu erledigenden Streitigkeiten unter den Betheiligten nicht allein die Ansprüche auf die Uebernahme polizeilich übertragener Leistungen und auf Anerkennung der Wegebaupflicht, sondern auch solche auf Erstattung des zum Wegebau Geleisteten gehören, und daß

---

53) Erk. d. O.V.G. v. 21. Dez. 1887 (Pr. Verw.Bl. IX S. 155).

54) Erk. d. O.V.G. v. 16. März 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 302) u. v. 20. März 1889 (a. a. O. X S. 430).

55) S. oben § 27 Nr. 1 S. 411 d. W.

56) Erk. d. O.V.G. v. 6. April 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 334).

somit die Zuständigkeit des Verwaltungsrichters nicht um deswillen allein ausgeschlossen ist, weil der erhobene Anspruch — die Erstattungsforderung — auf einen dem Civilrecht angehörigen Klagegrund, wie den der versio in rem oder der negotiorum gestio, zurückzuführen ist. Das Entscheidende für die Zulässigkeit einer Klage aus dem Abs. 5 des § 56 bildet vielmehr, daß die Voraussetzungen des streitigen Anspruchs nach dem für den Bau und die Unterhaltung der Wege bestehenden öffentlichen Recht zu beurtheilen sind, und daß der Anspruch zwischen den nach dem öffentlichen Recht am Wegebau Betheiligten streitig ist.[57])

Die Verbindung der verschiedenen nach Abs. 4 und Abs. 5 zulässigen Klagen in einem und demselben Streitverfahren ist nicht zulässig. In der nach Abs. 4 zulässigen Klage handelt es sich lediglich um Entscheidung, wer zu der von der Polizei verlangten speziellen Leistung verpflichtet ist; die im Abs. 4 geregelte Ordnung des Verfahrens würde gegen die erkennbare Absicht des Gesetzes vereitelt werden, wenn es gestattet würde, die Klage gegen die Verfügung und den Beschluß der Polizeibehörde über deren Inhalt hinaus auf Gegenstände auszudehnen, für welche die Polizeibehörde nicht Partei ist.[58])

5. Wegen Behandlung der erhobenen Klage gelten die allgemeinen Bestimmungen des Landesverwaltungsgesetzes. Es kann daher, wenn sich der erhobene Anspruch sofort als rechtlich unzulässig oder unbegründet herausstellt, die Klage gemäß § 64 L.V.G. ohne Weiteres durch einen mit Gründen versehenen Bescheid zurückgewiesen, oder wenn der erhobene Anspruch rechtlich begründet erscheint, dem Verklagten ohne Weiteres durch einen mit Gründen versehenen Bescheid die Klaglosstellung des Klägers aufgegeben werden.

Wird von einer Partei in erster Instanz die Einrede der Unzuständigkeit erhoben, so kann über dieselbe nach § 113 L.-V.-G. vorab entschieden werden. Die Einrede der Unzuständigkeit des erkennenden Gerichtes ist jedoch nicht zu verwechseln mit der Einrede der mangelnden Aktiv- bezw. Passivlegitimation des Klägers oder Verklagten.

Das Verwaltungsgericht ist auch befugt, die Entscheidung auszusetzen, wenn gleichzeitig mit dem Verwaltungsstreitverfahren vor einer andern Behörde ein Verfahren schwebt, deren Entscheidung die des Verwaltungsgerichts möglicherweise außer Kraft setzen würde,

---

[57]) S. oben § 26 Nr. 8 S. 392, § 27 Nr. 8 S. 430 Note 95 § 18 S. 276 d. W. u. Erk. in vor. Anm.

[58]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 207, Bd. 14 S. 293, Bd. 15 S. 284, Erk. d. O.V.G. v. 25. Mai 1887 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 356).

z. B. wenn ein Gemeinheitstheilungsverfahren schwebt, durch welches ein im Streit befangener Weg endgültig für einen Privatweg erklärt werden kann, oder wenn ein Verfahren anhängig ist, um die Eisenbahnverwaltung auf Grund des Eisenbahngesetzes zur Anlegung eines streitigen Weges zu veranlassen.[59])

Das Gericht hat die Verpflichtung über die Sachlage, mag der Anspruch des Klägers nach dem Grunde oder nach dem Betrage, oder mag er nach Grund und Betrag streitig sein, endgültig zu erkennen. Eine Vorabentscheidung nach Analogie des § 275 Absatz 1 der Civilprozeßordnung in der Weise, daß die Verpflichtung festgestellt, die Höhe der zu zahlenden Wegebaukosten aber einem Separatverfahren vorbehalten wird, ist unzulässig.[60])

Nach den Bestimmungen der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 §§ 61 und 135 II hatte der Kreisausschuß wie schon erwähnt, die freie Entscheidung über die Sachlage, ohne an die Anträge des Amtsvorstehers gebunden zu sein.[61]) Das Vorverfahren des § 61 war nicht einmal eine nothwendige Vorbedingung für die Anwendung der im § 135 enthaltenen Bestimmungen.[62]) Nach Artikel IV der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 und § 76 ff. des Zust.-Ges. vom 1. August 1883 ist jedoch die Stellung des Kreisausschusses eine andere geworden insofern er lediglich über den Beschluß des Amtsvorstehers zu entscheiden hat. Der Richter im Verwaltungsstreitverfahren kann nicht der erlassenen und angefochtenen Verfügung eine neue auf anderer rechtlicher wie thatsächlicher Grundlage beruhende Anordnung durch sein Urtheil substituiren, kann also beispielsweise nicht eine an den Adjucenten eines Weges gerichtete Verfügung behufs Inanspruchnahme desselben für den öffentlichen Verkehr wie eine an den Wegebaupflichtigen gerichtete Anordnung zur Anlegung eines neuen Weges behandeln, selbst wenn der Besitz am Privatwege und die Wegebaulast in derselben Person zusammentreffen.[63]) Die Stellung des Richters in Wegestreitsachen ist dieselbe, wie in anderen polizeilichen Angelegenheiten. Nur insofern besteht noch ein Unterschied, als der Verwaltungsrichter den angefochtenen Beschluß nicht nur gemäß § 127 L.V.G. auf seine

---

[59]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 2 S. 233 u. § 21 S. 309 ff. d. W.
[60]) O.V.G. E. Bd. 14 S. 285.
[61]) O.V.G. E. Bd. 7 S. 262.
[62]) O.V.G. E. Bd. 1 S. 251.
[63]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 231, Erk. d. O.V.G. v. 31. Okt. 1885 im Preuß. Verw.Bl. VII S. 115.

Gesetzmäßigkeit und die rechtliche Zulässigkeit unter den gegebenen thatsächlichen Verhältnissen,[64]) sondern auch auf seine Zweckmäßigkeit zu prüfen hat.[65])

Aus letzterem Grundsatz folgt, daß das Verwaltungsgericht nicht lediglich auf Aufrechterhaltung oder Aufhebung der polizeilichen Verfügung zu erkennen hat, sondern daß demselben obliegt, nach eigenem Ermessen den Beschluß des Amtsvorstehers einzuschränken und festzusetzen, welche Art der Wegebesserung (Pflasterung, Kiesschüttung 2c.) im gegebenen Falle zur Ausführung zu bringen ist. Auch die Frist, welche dem Wegebaupflichtigen zur Ausführung der Arbeit gesetzt ist, kann von dem Verwaltungsgerichte anderweitig normirt werden.[66])

Das Gericht hat gemäß § 79 L.V.G. nach seiner freien aus dem ganzen Inbegriffe der Verhandlungen und Beweise geschöpften Ueberzeugung zu entscheiden, ohne hierbei an die Zugeständnisse der Parteien, z. B. über die Natur eines streitigen Weges, gebunden zu sein.[67]) Der Vorsitzende des Gerichts hat gemäß § 71 Abs. 3 L.V.G. dahin zu wirken, daß sachdienliche Anträge von den Parteien gestellt werden.[68])

Auch im Wegeprozeß gilt die allgemeine Regel, daß die Parteien ihre Behauptungen zu beweisen haben. Die Polizeibehörde hat indessen nicht die Verpflichtung, die Legalität ihres Vorgehens zu beweisen, wenn sie einen von Alters her bestehenden Zustand schützt. So z. B. kann von der Polizeibehörde nicht der Nachweis verlangt werden, durch welchen bestimmten Rechtsakt ein früher im Privatbesitz befindliches Grundstück dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, wenn jeder Anhalt fehlt, daß der bestehende Zustand ein widerrechtlicher ist. „Es würde — wie das Kgl. Oberverwaltungsgericht hervorhebt[69]) — zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der auf dem Gebiete der Wege und Straßen bisher aufrecht erhaltenen und unerläßlichen Ordnung führen, wollte man das Einschreiten der Polizeibehörden von weiter gehenden Beweisen für die Umwandlung ursprünglich im Privatbesitz befindlicher Grundstücke

[64]) Vgl. v. Brauchitsch Note 221 zu § 127 L.V.G.

[65]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 232.

[66]) O.V.G. E. Bd. 3 S. 181.

[67]) v. Brauchitsch, Note 131 zu § 79 L.V.G. § 113 Abs. 3 L.V.G.; O.V.G. Bd. 5 S. 232. Erk. d. O.V.G. v. 17. März 1888 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 261).

[68]) Vgl. Komm.Ber. zum Zust.Ges., Drucks. d. Abg.H. 1880/81 Nr. 103 S. 49 vgl. oben S. 399 d. W.

[69]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 216.

in öffentliche Wege abhängig machen, Beweise, welche regelmäßig nicht zu führen sind."

Andererseits hat derjenige, welcher den Nachweis führen will, daß eine polizeiliche Verfügung, durch welche ein Weg in Anspruch genommen wird, unstatthaft ist, nicht die Verpflichtung nachzuweisen, daß der in Anspruch genommene Weg sein, des Klägers, Privateigenthum ist, sondern es genügt zur Entkräftung der polizeilichen Verfügung der Nachweis, daß der Weg kein öffentlicher ist, mag er im Privateigenthum des Klägers oder eines Dritten stehen;[70]) denn da der Polizeibehörde nur die Fürsorge für den öffentlichen Weg obliegt, so ist die Unzuständigkeit erwiesen, sobald die Nichtöffentlichkeit dargethan ist.

Nach § 56 Abs. 4 des Zust.Gesetzes ist entstehenden Falls auch darüber zu entscheiden, ob der Weg für einen öffentlichen zu erachten ist. Der Ausdruck „entstehenden Falls" stellt außer Zweifel, daß die Entscheidung über die Oeffentlichkeit nicht in jedem Fall und insbesondere dann nicht immer erforderlich ist, wenn die Frage nach der Oeffentlichkeit nur als Incidentpunkt zum Austrag kommt.[71])

Die Wirkung der Entscheidung ist eine verschiedene, je nachdem die Klage auf Grund des § 56 Abs. 4 oder Abs. 5 angestellt ist. Die von dem durch die Polizeibehörde in Anspruch genommen gegen einen Dritten gemäß § 56 Abs. 4 Zust.Ges. angestellte Klage schafft nur für den speziellen von der Polizeibehörde geforderten Baufall spezielles Recht. Es ergiebt sich dies aus dem Wortlaut des § 56 Abs. 4, indem die Klage nur gegen den Beschluß der Wegepolizeibehörde und darüber gegen den Dritten nur zulässig ist, soweit der Inanspruchgenommene zu der ihm angesonnenen Leistung aus Gründen des öffentlichen Rechts statt seiner einen Anderen für verpflichtet erachtet. Die Verurtheilung des Dritten zur Leistung des geforderten Baufalls begründet daher in einem späteren Verfahren nach § 56 Abs. 5 a. a. O. nicht den Einwand der Rechtskarft.

Ist der Inanspruchgenommene mit seiner Klage gegen die Polizeibehörde abgewiesen worden, sei es, weil er die Frist versäumt, sei es, weil er gegen den Dritten eine Klage zu erheben verabsäumt hat, so schafft das Erkenntniß gleichfalls nur zwischen dem Inanspruchgenommenen und der Polizeibehörde Recht; es bleibt

---

[70]) O.V.G.E. Bd. 12 S. 271.

[71]) Erk. d. O.V.G. v. 23. Jan. 1886 im Preuß. Verw.Bl. VII S. 159.

Ersterem unbenommen, wegen desselben Baufalls gegen den Dritten auf Erstattung zu klagen.

Anders ist die Wirkung der Erkenntnisse, welche auf Grund einer gemäß § 56 Abs. 5 erhobenen Klage ergehen. Durch diese soll, wie schon erwähnt, das Rechtsverhältniß definitiv zum Austrag gebracht werden. Sie haben daher dieselbe Wirkung wie gerichtliche Erkenntnisse und begründen in einem späteren Prozesse zwischen denselben Parteien den Einwand der Rechtskraft.[72])

6. Bezüglich der Androhung von Zwangsmitteln gelten die allgemeinen Bestimmungen des § 132 L.V.G.

1. Die Behörde hat, soweit es thunlich ist, die zu erzwingende Handlung durch einen Dritten ausführen zu lassen und den vorläufig zu bestimmenden Kostenbetrag im Zwangswege von den Verpflichteten einzuziehen.

2. Kann die zu erzwingende Handlung nicht durch einen Dritten geleistet werden — oder steht es fest, daß der Verpflichtete nicht im Stande ist, die aus der Ausführung durch einen Dritten entstehenden Kosten zu tragen — oder soll eine Unterlassung erzwungen werden, so sind die Behörden berechtigt, Geldstrafen anzudrohen und festzusetzen, und zwar:

   . . . b. die Ortspolizeibehörden und die städtischen Gemeindevorsteher in einem Landkreise bis zur Höhe von 60 Mk. . . .

   Gleichzeitig ist nach Maßgabe der §§ 28, 29 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich die Dauer der Haft festzusetzen, welche für den Fall des Unvermögens an die Stelle der Geldstrafe treten soll. Der Höchstbetrag dieser Haft ist

   . . . in den Fällen zu b Eine Woche . . .

   Der Ausführung durch einen Dritten (No. 1), sowie der Festsetzung einer Strafe (Nr. 2) muß eine schriftliche Androhung vorhergehen; in dieser ist, sofern eine Handlung erzwungen werden soll, die Frist zu bestimmen, innerhalb welcher die Ausführung gefordert wird.

3. Unmittelbarer Zwang darf nur angewendet werden, wenn die Anordnung ohne einen solchen unausführbar ist.

---

72) Vgl. oben § 27 Nr. 8 S. 430, § 26 Nr. 8 S. 404 d. W.

Bei wegebaupolizeilichen Anordnungen ist es zweifellos eine seltene Ausnahme, daß die zu erzwingende Handlung nicht durch einen Dritten sollte geleistet werden können. Es ist daher regelmäßig die Ausführung durch einen Dritten anzudrohen.[73])

Ebenso kann der Fall kaum vorkommen, daß Geldstrafen angedroht werden müssen, weil der Verpflichtete nicht im Stande ist, die aus der Ausführung durch einen Dritten entstehenden Kosten zu tragen; denn in solchem Falle wird auch die angeordnete Arbeit überhaupt die Kräfte des Verpflichteten übersteigen und aus diesem Grunde die Anordnung unzulässig sein.[74])

Die Androhung muß eine schriftliche sein; die Androhung zu Protokoll ersetzt nicht die vorgeschriebene schriftliche Form.[75])

Es ist aber hervorgehoben worden, daß die Aufforderung, welche der Amtsvorsteher an den Wegebaupflichtigen behufs Vorbereitung der Entscheidung des Kreisausschusses gemäß § 61 der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 zu richten hatte, keine polizeiliche Anordnung war. Indessen kannte auch schon § 61 der Kreisordnung das Recht der Ortspolizeibehörden, ihre Aufforderungen demnächst zwangsweise durchzuführen, wie die Befugniß, insbesondere in schleunigen Fällen Anordnungen zu treffen. Für diese Anordnungen, wie für die Zwangsübung, galt kein besonderes Recht; sie fielen bezüglich der Anfechtung und Rechtskontrolle unter die §§ 79 und 80 der Kreisordnung. In jedem Falle fand § 135 II Nr. 1 der Kreisordnung Anwendung, mochte eine polizeiliche Aufforderung und Instruktion gemäß § 61 a. a. O. oder eine polizeiliche Anordnung und Zwangsvollstreckung und eine Anfechtung solcher gemäß § 80 a. a. O. den Ausgangspunkt des Streitverfahrens bilden.[76]) Die Rechtsmittel fanden sowohl gegen die Anordnung wie gegen die Androhung, Festsetzung und Ausführung eines Zwangsmittels statt, sodaß die Möglichkeit gegeben war, dieselbe Sache durch 12 Instanzen zu treiben. Eine innerhalb der Frist nicht angefochtene Anordnung wurde nicht rechtskräftig; vielmehr erstreckte die Klage gegen die Festsetzung eines Zwangsmittels sich zugleich gegen die Anordnung.[77])

---

[73]) Vgl. Komm.Ber. zum Entw. einer W.O. v. 1875 oben § 26 Nr. 7 S. 370 d. W.

[74]) S. oben § 3 Nr. 1 S. 45 d. W.

[75]) O.V.G.E. Bd. 1 S. 394, Bd. 4 S. 394. Eine polizeiliche Verfügung ohne Zwangsandrehung kann gültig zu Protokoll eröffnet werden. O.V.G. E. Bd. 17 S. 441.

[76]) O.V.G. E. Bd. 1 S. 248, Bd. 2 S. 245, 249, Bd. 3 S. 352, Bd. 4 S. 257, S. 236.

[77]) O.V.G. E. Bd. 2 S. 418.

Nachdem durch die §§ 30 ff. des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 gegen polizeiliche Verfügungen sowohl die Klage als die Beschwerde zugelassen war, blieben gleichwohl nach der Judikatur des Königlichen Oberverwaltungsgerichts die Spezialbestimmungen des § 135 der Kreisordnung in Kraft, wonach über wegepolizeiliche Anordnungen ausschließlich der Kreisausschuß zu entscheiden hatte,[78]) und wonach im Gegensatze zu anderen polizeilichen Anordnungen[79]) die Anfechtung wegebaupolizeilicher Aufforderungen und Anordnungen an keine Frist gebunden war.[80]) Die Rechtsmittel gegen die Androhung, Festsetzung und Ausführung eines Zwangsmittels dagegen regelten sich auch in Wegebausachen nach den §§ 33 und 34 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876.[81])

Durch § 69 des Organisationsgesetzes vom 26. Juli 1880, bezw. § 133 L.V.G. ist angeordnet worden, daß gegen die Androhung eines Zwangsmittels dieselben Rechtsmittel stattfinden, wie gegen die Androhungen, um deren Durchsetzung es sich handelt. Die Rechtsmittel erstrecken sich zugleich auf diese Anordnungen, sofern dieselben nicht bereits Gegenstand eines besonderen Beschwerde- oder Verwaltungsverfahrens geworden sind. Gegen die Festsetzung und Ausführung eines Zwangsmittels findet in allen Fällen nur die Beschwerde im Aufsichtswege innerhalb 2 Wochen statt.

Es sind hiernach die früher nur für den Wegeprozeß geltenden Bestimmungen auf alle polizeilichen Anordnungen insofern ausgedehnt worden, als polizeiliche Verfügungen, die in der gesetzlichen Frist nicht angefochten worden sind, nicht rechtskräftig werden, vielmehr zugleich mit der gegen die Androhung eines Zwangsmittels gerichteten Klage angefochten werden können. Das Motiv dieser singulären von dem sonstigen Prozeßrecht abweichenden Vorschrift beruht in der Erwägung, daß die von einer polizeilichen Verfügung Betroffenen gewohnt sind, sich erst dann zu beschweren, wenn die Polizei dazu übergeht, im Zwangswege den Widerstand zu brechen, und daß man in solchen Fällen die Rechtskontrolle nicht hat abschneiden wollen. Hierdurch erklärt sich auch die Bestimmung, wonach das gegen die Androhung eines Zwangsmittels eingelegte Rechtsmittel sich nicht auf diejenigen Anordnungen erstreckt, welche

---

[78]) O.V.G. E. Bd. 4 S. 234.
[79]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 426.
[80]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 212.
[81]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 215 u. 218.

bereits Gegenstand eines besonderen Beschwerde- oder Verwaltungsstreitverfahrens geworden sind.

Ist die Anordnung bereits Gegenstand eines besonderen Beschwerde- oder Verwaltungsstreitverfahrens gewesen, so kann die Androhung eines Zwangsmittels noch Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens sein. In diesem Verfahren kann es sich, da die Zulässigkeit der Anordnung feststeht, nur noch um die Prüfung der Frage handeln, ob die Art und Höhe des Zwangsmittels dem Gesetz entspricht, also z. B., ob es zulässig war, Geldstrafen anzudrohen, oder ob nicht vielmehr die Ausführung durch einen Dritten hätte angedroht werden müssen.[82]) In dieser Beschränkung ist also eine zweimalige Durchführung derselben Sache durch 3 Instanzen noch zulässig.

Gegen die Androhung eines Zwangsmittels finden dieselben Rechtsmittel statt, wie gegen die Anordnung. Wenn also die Anordnung gemäß § 56 Abs. 1 des Zust.-Ges. mit dem Rechtsmittel des Einspruchs stattfindet, muß auch gegen die Androhung des Zwangsmittels das Rechtsmittel des Einspruchs eingelegt werden. Fallen die durch eine wegepolizeiliche Anordnung aufgegebenen Leistungen nicht unter die Vorschrift des § 56 Abs. 1 a. a. O.,[83]) so finden auch gegen die Androhung des Zwangsmittels die allgemeinen Rechtsmittel gegen polizeiliche Verfügungen statt (L.V.G. § 127 ff.).[84])

Wenn die Verfügung, durch welche ein Zwangsmittel, d. h. in der Regel die Ausführung durch einen Dritten, angeordnet war, rechtskräftig geworden ist, d. h., wenn innerhalb der 14tägigen Frist Einspruch nicht erhoben worden oder der Einspruch durch rechtskräftigen Beschluß, bezw. die Klage durch rechtskräftige Entscheidung abgewiesen worden ist, so ist das Zwangsmittel festzusetzen und auszuführen, d. h. der Amtsvorsteher hat die angeordneten Arbeiten machen zu lassen, dem Verpflichteten hiervon Kenntniß zu geben[85]) und die entstandenen Kosten einzuziehen.[86]) Der Umstand, daß der Amtsvorsteher die aus der exekutivischen Durchführung einer wegepolizeilichen Anordnung erwachsenen Kosten aus seinen

---

[82]) Vgl. v. Brauchitsch, Note 237 Nr. 3 zu § 133 L.V.G.

[83]) S. oben § 3 S. 51, § 28 S. 436 d. W.

[84]) v. Brauchitsch, Note 166 zu § 55 Zust.-Ges.

[85]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 9 S. 387.

[86]) V. v. 7. Sept. 1879 (G.S. S. 591).

Mitteln vorgeschossen hat, steht der Beitreibung derselben im Wege des Zwangsverfahrens nicht entgegen.[87])

Wenn einer Landgemeinde die Pflicht zur Herstellung eines Weges nach der rechtskräftigen Anordnung des Amtsvorstehers obliegt, so hat der Amtsvorsteher nicht etwa das Recht, die Wegebesserungskosten von dem Gemeindevorsteher einzuziehen;[88]) vielmehr hat der Amtsvorsteher den Gemeindevorsteher gemäß § 132 Abs. 2 L.V.G. durch Androhung von Geldstrafen bis zu 60 Mark zur Vertheilung und Einziehung der Kosten anzuhalten. § 132 Abs. 2 a. a. O. kommt zur Anwendung, weil eine dem Gemeindevorsteher obliegende amtliche Funktion nicht durch einen Dritten geleistet werden kann.[89]) Außerdem kann der Amtsvorsteher behufs Einziehung der Kosten auch die Mitwirkung des Kreisausschusses in Anspruch nehmen, welcher gemäß § 33 Nr. 4 des Zuständigkeitsgesetzes endgültig über die Art der Zwangsvollstreckung gegen Landgemeinden zu beschließen hat. Der Kreisausschuß wird in solchem Falle von dem Gemeindevorsteher eine Repartition einzufordern und dieselbe nach erfolgter Prüfung zu bestätigen haben. In gleicher Weise muß auch die Gemeinde selbst, wenn dem Gemeindevorsteher die Einziehung der entstandenen Kosten aufgegeben worden ist, für befugt erachtet werden, gemäß § 33 Nr. 4 a. a. O. den Beschluß des Kreisausschusses anzurufen. Die Gemeinde kann z. B. den Nachweis führen, daß sie ohne Gefährdung ihrer Prästationsfähigkeit außer Stande sei, die entstandenen Kosten auf einmal zu bezahlen. In solchem Falle ist der Kreisausschuß berechtigt, angemessene Fristen festzusetzen.

Wenn die der Gemeinde obliegenden Arbeiten auf die einzelnen Gemeindemitglieder vertheilt worden sind, so war nach früherer Verwaltungspraxis die Polizeibehörde berechtigt, die einzelnen Gemeindemitglieder durch Androhung von Geldstrafen zur Ausführung der Arbeiten anzuhalten.[90]) Nach dem geltenden Recht ist die Zuständigkeit der Polizeibehörde zu verneinen, da der Polizeibehörde als Verpflichtete nur die Gemeinde gegenüber steht.[91])

---

87) O.V.G. E. Bd. 5 S. 217.

88) Entsch. d. O.V.G. Bd. 1 S. 324.

89) Vgl. v. Brauchitsch Note 232 u. 233 zu § 132 L.V.G.

90) M.R. v. 7. April 1843 (M.Bl. 1843 S. 99), v. Rönne; Wegepolizei S. 439, Illing, Handbuch Bd. 1 S. 952.

91) Vgl. Erk. d. O.V.G. v. 28. März 1885 bei Parey u. Wiedemann, Rechtsgrunds. 2. Reihe S. 119. Wegen Einziehung der Kosten durch den Gemeindevorsteher s. oben § 13 Nr. 3 S. 208 d. W.

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865 setzte ein solches Recht der Polizeibehörde fest.[92]) Bei der kommissarischen Berathung[93]) wurde eine solche Bestimmung seitens des Regierungsvertreters als unentbehrlich bezeichnet, da ein guter Wegebau nur gesichert werden könne, wenn gegen Säumige ein rasches Zwangsverfahren eintrete. Ob dies nach den bestehenden Gesetzen mittelst polizeilicher Exekution zulässig, sei nicht überall, namentlich nicht in der Rheinprovinz unzweifelhaft. In die späteren Entwürfe einer Wegeordnung ist eine derartige Bestimmung nicht aufgenommen.

Bei Exekutionen gegen den Fiskus kommen die Vorschriften des § 153 des Anhanges zur A.G.O. (Th. I. tit. 24 § 45) und des § 33 tit. 35 Th. I. daselbst zur Anwendung, wonach die Exekution durch Vermittlung der der zunächst betheiligten unteren fiskalischen Station vorgesetzten Finanzbehörde zu vollstrecken ist.[94])

Gegen die Festsetzung und Ausführung eines Zwangsmittels findet in allen Fällen nur die Beschwerde im Aufsichtswege innerhalb 2 Wochen statt (§ 133 L.V.G.).

Aufsichtsinstanz für den Amtsvorsteher, für die Polizeiverwaltungen der Städte unter 10 000 Einwohner und der kreisangehörigen Städte mit mehr als 10 000 Einwohnern ist der Landrath.[95])

Die Beschwerde gegen die Festsetzung und Ausführung eines Zwangsmittels wird in der Weise erfolgen können, daß die Androhung desselben nicht in gehöriger Form erfolgt oder noch nicht rechtskräftig geworden und daher die Festsetzung zu Unrecht erfolgt sei, oder daß im Zwangswege mehr ausgeführt, als in der Anordnung aufgegeben worden sei,[96]) oder in der Weise, daß die Polizeibehörde bei pflichtmäßigem Verfahren die im Zwangswege ausgeführten Arbeiten zu einem geringeren Kostenersatz hätte machen lassen können. Um derartige Beschwerde abzuschneiden, empfiehlt es sich regelmäßig, die Arbeiten, welche auf Kosten des Verpflichteten ausgeführt werden, im Wege der Minuslicitation an den Mindestfordernden zu vergeben.

Ist eine polizeiliche Anordnung wegen formeller Mängel, mangelhafter Zustellung 2c. aufgehalten worden, so ist damit selbst-

---

[92]) Drucks. d. H.H. Nr. 11 § 34.

[93]) a. a. O. S. 127; vgl. auch oben S. 369, 373 d. W.

[94]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 5 S. 83, § 15 Nr. 4 Einf.Ges. zur C.P.O. v. 30. Jan. 1877.

[95]) § 77 K.O. v. Brauchitsch Note 223 zu § 77.

[96]) Erk. d. O.V.G. v. 9. Juni 1886 (Preuß. Verw.Bl. VIII S. 94).

verständlich auch die Möglichkeit der zwangsweisen Vollstreckung derselben beseitigt. Hat nun die Wegepolizeibehörde vor erfolgter Aufhebung die erforderlichen Arbeiten zwangsweise ausführen lassen, so kann sie nicht mittelst einer neuen Verfügung die Ausführung anordnen, da diese Anordnung etwas bereits Ausgeführtes, also etwas Unmögliches verlangen würde. In solchem Falle ist dem Amtsvorsteher die Möglichkeit, die von ihm verauslagten Kosten im polizeilichen Wege einzuziehen, abgeschnitten;[97]) es bleibt ihm vielmehr nichts anderes übrig, als die Erstattung im Rechtswege zu fordern.

7. Ein besonderes Verfahren findet nach § 55 des Zust.=Ges. statt, wenn dergestalt Gefahr im Verzuge ist, daß die Ausführung der vorzunehmenden Arbeit durch den Verpflichteten nicht abgewartet werden kann. In solchem Falle ist die Wegepolizeibehörde befugt, das zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Nothwendige, auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten, für Rechnung desselben in Ausführung bringen zu lassen. Macht die Behörde von dieser Befugniß Gebrauch, so steht dem Betroffenen gegen die Ausführung des Zwanges und somit auch gegen die Zulässigkeit desselben ohne vorgängige Aufforderung gemäß L.V.G. § 133 Abs. 2 nur die Beschwerde im Aufsichtswege zu, jedoch unbeschadet des Rechts des Einspruchs über die Frage, ob die Anordnung, welche den Gegenstand der Zwangsübung bildete, rechtlich zulässig war.[98]) Auch während des schwebenden Streitverfahrens ist die Wegepolizeibehörde befugt, die Kosten des in Angriff genommenen Wege= oder Brückenbaues von Denen vorschußweise einzuziehen, welche sie zu ihrer Bestreitung für verpflichtet erachtet.[99]) Die Wegepolizeibehörde ist jedoch zur Einziehung der Kosten für eine dringlich gewesene Wegebesserung nicht befugt, wenn die Ausführung nicht auf ihre Anordnung geschehen ist, sondern einer der Betheiligten ohne Anordnung die Arbeiten hat ausführen lassen.[100])

---

[97]) Cfr. Erk. d. O.V.G. v. 6. Dez. 1885 im Preuß. Verw.Bl. Jahrg. VII S. 220.

[98]) Vgl. v. Brauchitsch Anm. 165 zu § 55 Zust.Ges., Erk. d. OVG. v. 19. Sept. 1885 u. 10. April 1886 im Preuß. Verw.Bl. VII S. 86 u. 318, O.V.G. E. Bd. 16 S. 286.

[99]) Erk. d. O.V.G. v. 19. Sept. 1885, a. a. O. S. 86, Vgl. Entw. einer Wegeordnung 1875 Drucks. d. Abg.H. Nr. 24 § 55, Motive S. 111, Komm.Ber. zum Entw. von 1876 Drucks. d. Abg.H. Nr. 152 S. 27, Entw. v. 1877 Drucks. d. Abg.H. Nr. 14 § 71, Motive S. 50.

[100]) Erk. d. O.V.G. v. 7. April 1886 im Preuß. Verw.Bl. VII S. 332.

Die Wegepolizeibehörde ist zu einer solchen unaufschiebbaren Anordnung allgemein berechtigt und bedarf hierzu auch in Fällen, wo ein Gemeinheitstheilungsverfahren schwebt, nicht der Zustimmung der Auseinandersetzungsbehörde.[101])

Die Beschwerde gegen eine solche Anordnung würde nur in der Weise gerechtfertigt werden können, daß die Wegepolizeibehörde sich einer Pflichtwidrigkeit schuldig gemacht hat,[102]) oder daß überhaupt kein Anlaß zu einem polizeilichen Einschreiten vorlag.[103])

Die Aufsichtsbehörde ist indessen befugt, auf erhobene Beschwerde nach freiem Ermessen die angefochtene Anordnung aufrecht zu erhalten oder aufzuheben.[104])

---

§ 29.

Anlegung neuer Wege, Umwandlung von Privatwegen in öffentliche und Inanspruchnahme von Wegen.

Es ist oben dargestellt, daß der Wegebaupflichtige verbunden ist, nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses neue Wege anzulegen oder die Umwandlung von Privatwegen in öffentliche herbeizuführen.[1]) Ebenso ist über die besondere Zuständigkeit der Landespolizeibehörde und der Auseinandersetzungsbehörden mit Bezug auf die Anlage neuer Wege das Erforderliche bemerkt.[2])

Das Verfahren bei Anlegung neuer und bei Umwandlung von Privatwegen in öffentliche richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen.[3]) Während nach dem vor Erlaß der Kreisordnung geltenden Recht die Anlegung neuer, bezw. die Umwandlung von Privatwegen in öffentliche durch polizeiliche Verfügung unter Ausschluß des Rechtsweges angeordnet werden konnte,[4]) findet nach

---

[101]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 248.

[102]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 5 S. 268 u. Bd. 2 S. 261).

[103]) O.V.G. E. Bd. 6 S. 226.

[104]) S. oben § 27 Nr. 3 S. 420 d. W.

[1]) s. § 3 Nr. 4 d. W. S. 48 ff.

[2]) s. § 27 Nr. 1 u. 8 S. 414, 430 d. W.

[3]) s. § 28 d. W.

[4]) vgl. die in v. Rönnes Ergänzungen zum A. L.R. Anm. 1a zu §. 2, II, 15 A. L.R. zitirten Entscheidungen u. oben S. 428 Anm. 82 d. W.

§ 56 ff. des Zust.-Ges. über die Nothwendigkeit dieser Maßregel das Verwaltungsstreitverfahren statt.

Verschieden von der Anordnung, einen Privatweg in einen öffentlichen umzuwandeln, ist die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Dieselbe erfolgt, wenn die zuständige Wegepolizeibehörde der Ansicht ist, daß ein Weg ein öffentlicher ist, diese Ansicht aber streitig gemacht wird. Ein offenbarer Privatweg kann niemals im Sinne des § 56 Zust.-Ges. in Anspruch genommen werden.

Nach den vor Erlaß der Kreisordnung bestehenden Rechtsgrundsätzen konnte durch polizeiliche Verfügung ein Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen werden. Es wurde dadurch ausgesprochen, daß die Benutzung eines Grundstücks, des Wegekörpers, für den öffentlichen Verkehr geboten und nach Maßgabe des für dasselbe bestehenden Rechtsverhältnisses rechtlich zulässig sei. Die polizeiliche Verfügung wirkte definitiv, der Rechtsweg über die Frage, ob der Weg ein öffentlicher oder Privatweg sei, fand nicht statt. Die von der Verfügung Betroffenen, welche einen unzulässigen Eingriff in ihre Privatrechte durch die polizeiliche Verfügung behaupteten, konnten immer nur im Zivilprozesse Entschädigung, nicht aber die Aufhebung der polizeilichen Verfügung fordern.[5])

Durch die Kreisordnung von 1872 wurde dieser Rechtszustand insofern geändert, als dem Inanspruchgenommenen nicht blos die Klage auf Entschädigung, sondern die Klage auf Anerkennung des in Anspruch genommenen Weges als Privatweg gegeben wurde.[6]) Der Rechtsweg über die Eigenschaft als Privatweg blieb vorbehalten. Die Entwürfe einer Wegeordnung von 1865, 1875 und 1876 enthielten dieselben Grundsätze. Durch die Novelle zur Kreisordnung bezw. das Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 wurde das geltende Recht wiederum dahin abgeändert, daß ein Weg, wel-

---

[5]) § 4 Ges. über die Zulässigkeit des Rechtsweges v. 11. Mai 1842 G.S. S. 192, Anm. 16 zu § 1 dieses Ges. in Oppenhoff, die preußischen Gesetze über die Ressortverhältnisse, vgl. oben § 27 Note 85 d. W. u. Erk. d. Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte v. 5. April 1851 (Min.Bl. d. i. V. S. 146), vom 4. April 1854 (a. a. O. S. 172), vom 13. Februar 1858 (a. a. O. S. 235), vom 30. Oktober 1858 (a. a. O. S. 159), vom 10. Januar 1863 (a. a. O. S. 154), vom 13. Mai 1871 (a. a. O. S. 308), vom 13. Juni 1874 (a. a. O. S. 214); v. Rönne, Ergänzungen zu § 2, II, 15 A. L.R. Bd. 4 S. 373 Note 1; Entsch. d. O.V.G. Bd. 9 S. 175, 225.

[6]) O.V.G. E. Bd. 9 S. 175.

cher im Verwaltungsstreitverfahren als öffentlicher anerkannt worden, diese Eigenschaft im gerichtlichen Verfahren nicht mehr verlieren kann, daß vielmehr demjenigen, welcher privatrechtliche Ansprüche geltend macht, nur noch ein Entschädigungsanspruch offen gehalten ist. Es ist hiermit bezüglich der Einschränkung des Rechtsweges der vor der Kreisordnung von 1872 geltende Rechtszustand wiederhergestellt.[7])

Die Inanspruchnahme eines Weges steht überall im Gegensatz zu den Anordnungen wegen Anlegung eines neuen oder Umwandelung eines Privatweges in einen öffentlichen. Die Voraussetzung für die Inanspruchnahme ist nicht ein unabweisbares Verkehrsbedürfniß[8]), sondern die Wegepolizeibehörde ist schon dann berechtigt, den Weg in Anspruch zu nehmen, wenn derselbe für den Verkehr nicht völlig entbehrlich ist.[9]) Die Inanspruchnahme erfolgt nicht, um ein neues öffentliches Kommunikationsmittel herzustellen, sondern um den Bestand des öffentlichen Weges zu sichern. Die polizeiliche Verfügung richtet sich in der Regel nicht gegen den Wegebaupflichtigen, sondern gegen denjenigen, welcher die Oeffentlichkeit des Weges streitig macht, sei es, daß derselbe das ausschließliche Eigenthum des Weges, oder eine Servitut, oder irgend ein anderes, die Oeffentlichkeit des Weges beschränkendes Recht an demselben behauptet.[10]) Als Inanspruchnahme charakterisirt sich hiernach eine Verfügung, durch welche dem Adjazenten die Beseitigung eines Zaunes, eines Grabens, eines Verkaufsstandes, eines Baumes[11]), die Beseitigung von Bauschutt, welcher den Wasserabfluß hindert,[12]) auf dem öffentlichen Wege aufgegeben wird, während der Adjacent behauptet, daß der Zaun ꝛc. nicht auf Wegeterrain steht, oder daß er ein Recht erworben habe, das Wegeterrain in dieser Weise zu benützen. Unter den Begriff der Inanspruchnahme fällt ferner der Fall, wenn die Entfernung einer von der Gemeinde aufgestellten Warnungstafel angeordnet wird, welche das Befahren eines als Privatweg bezeichneten

---

7) O.V.G. E. Bd. 9 S. 176, 223.

8) S. oben § 3 Nr. 4 d. W. S. 48.

9) O.V.G. E. Bd. 2 S. 238, Bd. 3 S. 202, Bd. 9 S. 230, Bd. 10 S. 195, 214; vgl. M.R. v. 27. März 1860 bei Illing, Handbuch, 4. Aufl., Bd. 1 S. 951.

10) O.V.G. E. Bd. 9 S. 207, 211; vgl. oben § 8 Nr. 3 d. W. S. 84 ff.

11) O.V.G. E. Bd. 3 S. 343, 344, Bd. 9 S. 206.

12) Erk. d. O.V.G. v. 9. Juni 1888 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 406).

Weges mit Last- und Arbeitsfuhrwerken verbietet,[13]) wenn die Wegepolizeibehörde die Herstellung eines Weges in einer bestimmten Breite anordnet und von dem Nachbar behauptet wird, daß der Weg diese Breite nicht habe, wenn der behufs Umzäunung eines Grundstücks beantragte Baukonsens aus dem Grund versagt wird, weil nach Ansicht der Wegepolizeibehörde über das Grundstück ein öffentlicher Weg führt,[14]) wenn die Wegepolizeibehörde die Freigabe eines Weges zum Fahren oder Reiten anordnet, während von dem Eigenthümer des Grund und Bodens oder von dem Wegebaupflichtigen nur die Eigenschaft des Weges als eines öffentlichen Fußweges anerkannt wird u. s. w.

Zur Aufhebung einer Verfügung, durch welche ein Weg in Anspruch genommen wird, genügt nicht der Nachweis, daß der Wegekörper im Privateigenthum steht, da das Eigenthum am Grund und Boden für die Oeffentlichkeit irrelevant ist,[15]) wohl aber der Nachweis, daß der Weg kein öffentlicher ist, gleichviel ob derselbe im Privateigenthum des in Anspruch Genommenen oder eines Dritten steht.[16])

Während bei der Umwandelung von Privatwegen in öffentliche und überhaupt bei wegepolizeilichen Anordnungen zu prüfen ist, ob die gestellte Anforderung im öffentlichen Recht begründet ist, handelt es sich bei der Inanspruchnahme von Wegen oder von Wegetheilen immer nur um einen Konflikt zwischen dem öffentlichen und dem Privatrecht. Hieraus folgt, daß in dem Verwaltungsstreitverfahren über die Inanspruchnahme eines Weges alle privatrechtlichen Titel, welche die Oeffentlichkeit ausschließen würden, und welche sonst regelmäßig vor das Forum der ordentlichen Gerichte gehören, zur Erörterung gelangen müssen. So ist vorkommenden Falls zu prüfen, ob durch Vertrag, Verjährung 2c. die Oeffentlichkeit des Weges ganz oder theilweise eingeschränkt wird.

Wird im Verwaltungsstreitverfahren entschieden, daß der Weg kein öffentlicher ist, so wird damit festgestellt, daß der Weg stets ein

---

[13]) Erk. d. O.V.G. v. 20. Februar 1886 im Preuß. Verw.Bl. VII S. 191.

[14]) Erk. d. O.V.G. v. 15. April 1888 in der „Selbstverwaltung" Jahrg. 12 S. 188.

[15]) S. oben § 8 Nr. 2 S. 79 d. W.; O.V.G. E. Bd. 5 S. 236, Bd. 15 S. 325.

[16]) O.V.G. E. Bd. 12 S. 271.

öffentlicher gewesen ist;[17]) es bedarf daher keines Landerwerbes und keiner Zulässigkeitserklärung nach § 3 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

---

§ 30.

Einziehung und Verlegung von Wegen.

1. Kommunikationswege. 2. Landstraßen. 3. Chausseen.

Aus dem bestimmungsmäßigen Zweck der Wege für den allgemeinen Gebrauch folgt die Befugniß der Wegepolizeibehörde, Wege, welche zum allgemeinen Gebrauch nicht mehr erforderlich sind, einzuziehen, beziehungsweise die Einziehung zu genehmigen. Privatrechtliche Ansprüche an dem Wege bleiben dadurch unberührt.[1]) Ob ein Weg zum öffentlichen Gebrauch nicht mehr erforderlich, ist eine thatsächliche Frage. Unter Umständen kann auch das Interesse einzelner Anlieger sich zu einem öffentlichen Interesse an dem Fortbestehen eines öffentlichen Weges gestalten.[2]) Ein Weg ist als überflüssig zu bezeichnen und daher einzuziehen, wenn auf demselben thatsächlich kein Verkehr mehr stattfindet oder dieser ohne Beeinträchtigung von Verkehrsinteressen auf einen anderen Weg gewiesen werden kann. Außerdem ist die Einziehung aber auch zulässig, wenn der öffentliche Weg zwar nicht überflüssig ist, gleichwohl aber anderweite Interessen, welche die Polizei wahrzunehmen hat, überwiegend für die Einziehung sprechen. Ein Unterschied zwischen den verschiedenen Arten der Wege (Fuß-, Reit- und Fahrwege) besteht bezüglich der Zulässigkeit der Einziehung nicht.[3])

Vor der Emanation der Kreisordnung bestand in der Verwaltungspraxis der Grundsatz, daß es zur Verlegung öffentlicher Wege der landespolizeilichen Genehmigung bedürfe; es ist dies aber

---

[17]) Die Entscheidung ist, wie die französische Rechtssprache (Dufour, traité général de droit administratif III, 349, 369) sich ausdrückt, déclarativ und retrospectiv, nicht attributiv, d. h. es wird der entstandene Streit, ob eine Fläche öffentlicher Weg sei oder nicht, im bejahenden Sinne geschlichtet und erklärt, daß der Weg nach der angestellten Untersuchung ein öffentlicher Weg sei, und es schon vorher gewesen sei; s. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz, S. 38.

[1]) Privatrechtl. Ansprüche, z. B. seitens der angrenzenden Hauseigenthümer, können in Folge der Einziehung entstehen, s. oben § 8 Nr. 3, § 9 S. 86, 87 d. W.

[2]) Vgl. Erk. d. O.V.G. v. 27. Mai 1885 im Preuß. Verw.Bl. VII S. 14.

[3]) Erk. d. O.V.G. vom 5. Sept. 1885 ibid. S. 47.

gesetzlich nicht ausdrücklich festgestellt.[4]) Der Rechtsweg war sowohl gegen Anordnungen, durch welche ein Weg verlegt, als gegen Anordnungen, durch welche ein Weg eingezogen wurde, unzulässig.[5])

Nach Lage der früheren Gesetzgebung konnte auch die Einziehung eines Weges unter vorausgesetzter, stillschweigender Zustimmung der Polizei oder auch auf andere bloß thatsächliche Weise, z. B. dadurch erfolgen, daß eine Chaussee durch die Art der Anlage völlig an seine Stelle trat.[6])

Die Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 enthielt keine Bestimmungen über die Einziehung und Verlegung von Wegen. Es war daher in der Praxis zweifelhaft, welches Verfahren Platz zu greifen hatte. Das Oberverwaltungsgericht entschied, daß in Ermangelung spezieller Bestimmungen lediglich die Wegepolizeibehörde über die Einziehung und Verlegung eines Weges zu befinden habe und daß gegen die Verfügung derselben nur die Beschwerde an die Aufsichtsbehörde, nicht aber die Klage im Verwaltungsstreitverfahren stattfinde. In den Gründen wurde hervorgehoben, daß, wäre Jedermann ein klagbares subjektives Recht auf das Fortbestehen der vorhandenen, nicht völlig entbehrlichen Wege und damit die Befugniß eingeräumt, dasselbe durch die Erhebung eines Widerspruchs gegen die Einziehung im Streitverfahren geltend zu machen, die Ausübung dieser Befugniß im gegebenen Falle an eine Präklusivfrist geknüpft werden müßte, wenn anders die Einziehung der Wege durch die Entscheidungen der Verwaltungsgerichte rechtlich perfekt werden sollte.[7])

Nach § 43 des Entwurfs einer Wegeordnung von 1875 sollten die Gemeinden über die Einziehung und Verlegung von Wegen beschließen und sollte der Kreisausschuß im Falle der Erhebung der Klage ein Präklusionsverfahren eröffnen.[8]) Nach § 72 des Entwurfs einer Wegeordnung von 1877/78 sollte die Einziehung und Verlegung von Wegen nur mit Zustimmung der Wegepolizeibehörde erfolgen können und sollte bei Gemeindewegen der Kreisausschuß entscheiden, was geschehen soll, wenn die Polizeibehörde ihre Zustimmung zu dem Beschluß des Wegebaupflichtigen versagt, oder der Wegebaupflichtige sich weigert, „die von der Polizeibehörde

---

[4]) O.V.G. E. Bd. 8 S. 214.

[5]) Vgl. die in v. Rönnes Ergänzungen zum A. L.R. Note 1a b zu § 2, II, 15 A.L.R. citirten Erkenntnisse des Kompetenz-Gerichtshofes.

[6]) Erk. d. O.V.G. v. 24. März 1888 (Preuß. Verw.Bl. Jahrg. 9 S. 289).

[7]) O.V.G. E. Bd. IV S. 230 ff., vgl. Bd. 8 S. 214.

[8]) S. oben § 26 Nr. 5 S. 372 d. W.

verlangte Verlegung oder Einziehung zu beschließen."[9]) Leitend war bei diesen Bestimmungen die Absicht, die Wegeordnung mit den Prinzipien des Gesetzes vom 2. Juli 1875 in Harmonie zu bringen. Die Kommission beschloß, daß zur Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege es bei Gemeindewegen der Genehmigung des Kreisausschusses bedürfen solle, daß das Projekt mit Präklusionsfrist bekannt zu machen sei und daß im Falle eines auf besondere Rechtstitel gegründeten Widerspruchs das Verwaltungsstreitverfahren eintreten solle, wenn aber ein solcher Rechtstitel nicht geltend gemacht werden könne, der Kreisausschuß über den Einspruch zu beschließen habe.

Der Entwurf des 1880/81 vorgelegten Zuständigkeitsgesetzes enthielt keine Bestimmung über die Einziehung und Verlegung von Wegen, jedoch wurde von der Kommission in 2. Lesung ohne Widerspruch am Schluß des von der Wegepolizei handelnden § 47 der Zusatz aufgenommen:

> Auf die Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege findet das vorstehende Verfahren sinngemäß Anwendung.[10])

In der Kommission des Herrenhauses wurde hervorgehoben, daß es sich empfehlen dürfte, den bisher ohne gesetzliche oder sonstige Anordnung üblichen Verfahren einer voraufgehenden öffentlichen Bekbnntmachung mit Präklusionsverfahren gesetzliche Geltung zu geben. Ein Antrag wurde nicht gestellt, nachdem seitens des Vertreters der Regierung erklärt worden war, daß die Absicht vorliege, die Angelegenheit im Wege der Instruktion definitiv zu regeln.

Der bezeichnete Zusatz ist demnächst unverändert in den Art. 10 § 2 Abs. 8 der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 übernommen worden. Zu demselben haben die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Minister des Innern durch Zirkularverfügung vom 17. April 1881[11]) folgende Instruktion erlassen:

„Anträge auf Einziehung oder Verlegung öffentlicher Wege sind bei der Wegepolizeibehörde anzubringen. Diese unterzieht den Antrag eingehender Prüfung; sofern sie auf Grund derselben dem Antrage stattzugeben sich entschließt, ordnet sie mittelst Bekanntmachung in ihrem ordentlichen Publikationsorgan die Einziehung oder Verlegung unter Angabe des Zweckes der Maßregel und event.

---

[9]) A. a. O. Nr. 7 S. 378.

[10]) S. oben § 26 Nr. 8 S. 405.

[11]) v. Brauchitsch, die neuen preußischen Verwaltungsgesetze, Berlin 1882, Bd. 2 S. 29; Min.Bl. 1881 S. 118.

des Ersatzes für den einzuziehenden Weg mit der Maßgabe an, daß nach der Vorschrift des § 2 a. a. O. gegen diese Verfügung innerhalb der Ausschlußfrist von 2 Wochen der Einspruch bei ihr zulässig sei.

Wird innerhalb der Ausschlußfrist ein Einspruch nicht erhoben, so setzt die Behörde die rechtskräftig gewordene Anordnung in Vollzug, andernfalls beschließt sie nach vorgängiger Instruktion über den erhobenen Einspruch. Gegen diesen ihren Beschluß findet dann die Klage im Verwaltungsstreitverfahren nach näherer Bestimmung des § 2 a. a. O. statt."

Das Kgl. Ober-Verwaltungsgericht[12]) hat die in Rede stehende Bestimmung der Novelle nach drei Richtungen erläutert:

1. Die Vorschrift des Schlußsatzes des § 2 habe offenbar nicht die Fälle im Auge in denen die Polizeibehörde selbst vom Wegebaupflichtigen Veränderungen des Wegenetzes, wie namentlich durch Verlegung, als im öffentlichen Verkehrsinteresse nothwendig fordert. Hier handele es sich um eine Anordnung nach der Vorschrift des Abs. 1 § 2 daselbst, nicht um polizeiliche Maßnahmen, auf welche das Gesetz sinngemäß zu übertragen wäre und daran ändere auch dies nichts, daß die Polizeibehörde zum Zweck der Information ihr Projekt vor Erlaß der Anordnung öffentlich bekannt macht, um etwaige Einsprüche zu vernehmen und sich in den Stand zu setzen, die Interessen des Publikums, das öffentliche Interesse, richtig zu würdigen.

2. Wenn die Polizeibehörde den Antrag des Wegebaupflichtigen, die Einziehung oder Verlegung eines von ihm nach öffentlichem Recht zu unterhaltenden Weges zu genehmigen, ablehne, so liege eine Differenz zwischen demjenigen, was die Polizeibehörde im öffentlichen Interesse fordern zu können und dem, was der Wegebaupflichtige opfern zu müssen glaubt, vor. Bei sinngemäßer Anwendung des § 2 stehe daher gegen die versagende polizeiliche Verfügung der Einspruch bei der Polizeibehörde zu.

3. Nach dem bestehenden Recht habe kein Glied des Publikums als solches ein subjektives Recht auf das Fortbestehen der öffentlichen Wege, und demgemäß kein Klagerecht gegen die angeordnete Einziehung. Daß ein solches Recht durch Art. IV hätte eingeführt werden sollen, dafür gebe derselbe keinen Anhalt, und am wenigsten könne man eine solche bedeutsame Aenderung des bisherigen Rechts aus einer sinngemäßen Anwendung des Gesetzes herleiten.

---

[12]) Entsch. Bd. 8 S. 191 ff., vgl. Bd. 4 S. 234.

Die Erläuterung ad 3 entsprach dem Gesetz, aber nicht der Absicht der Herrenhauskommission, welche meinte, daß durch die von dem Vertreter der Staatsregierung in Aussicht gestellte Instruktion ein Präklusionsverfahren sich würde einführen lassen.

Erst der Entwurf des 1882/83 vorgelegten Zuständigkeitsgesetzes enthält im § 57[13]) diejenigen Bestimmungen, welche im § 57 des Zuständigkeitsgesetzes gesetzliche Geltung erlangt haben. Indem durch diese Bestimmungen dem bei der Verlegung oder Einziehung eines Weges Interessirten gegen die Anordnungen der Wegepolizeibehörde ein Klagerecht eingeräumt worden ist, ist auf diesem Gebiet, abweichend von dem sonstigen Recht, eine Popularklage eingeführt worden.[14]) Die Einziehung öffentlicher Wege kann nunmehr nur noch in dem durch § 57 geordneten Präklusionsverfahren erfolgen.

Zuständig, die Verlegung eines Weges oder einer Brücke anzuordnen, ist die Wegepolizeibehörde.[15]) Verlegt der Baupflichtige einen Weg oder eine Brücke eigenmächtig, so hat dies nicht die Wirkung, daß er dadurch seiner Verpflichtung, für das Verkehrsbedürfniß zu sorgen, enthoben wird, vielmehr hat die Polizeibehörde die Berechtigung, den neuen Weg bezw. die neue Brücke als Ersatz der alten so lange zu behandeln, als der alte Zustand nicht wiederhergestellt ist oder ohne Schädigung des öffentlichen Verkehrsinteresses nicht wieder hergestellt werden kann.[16])

2. Die Anlegung, Verlegung und Einziehung der Landstraßen unterliegt im Allgemeinen denselben Rechtsregeln, wie die Anlegung, Verlegung und Einziehung von Kommunikationswegen. Die Zulässigkeit der Verlegung und Veränderung der Landstraßen ist ausdrücklich im § 4 II. 15 A.L.R. ausgesprochen.[17]) Ueber die Frage der Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer solchen Maßregel findet unter Anwendung des § 57 des Zust.Ges. das Verwaltungsstreitverfahren statt.

Bezüglich der Frage, ob es zuläßig, eine Landstraße in einen

---

13) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 44 S. 36.

14) S. Motive u. Kommiss.Verhandlungen oben § 26 Nr. 10 S. 407 d. W., v. Brauchitsch, Verw.Ges., 9. Aufl. Bd. I Note 173 zu § 57 Zust.Ges.; Sarwey, das öffentliche Recht und die Verwaltungsrechtspflege, Tübingen 1880, § 44 Pos. 2 u. Zus. 2 S. 502 u. 504.

15) Ausnahmen von diesem Grundsatz s. oben § 27 Nr. 1 S. 415 d. W.

16) Erk. d. O.V.G. v. 19. Sept. 1885 im Preuß. Verw.Bl. VII S. 88.

17) Vgl. auch § 1576 des Prov.R. für Neuvorpommern und Rügen.

Kommunikationsweg umzuwandeln und dadurch die Wegebaulast von dem Fiskus auf den nach provinziellem Wegerecht zur Unterhaltung der Wege Verpflichteten zu übertragen, sind folgende Fälle zu unterscheiden:

1. Es wird neben einer bestehenden Landstraße eine andere Straße von dem Fiskus angelegt. Die bloße Existenz einer neuen Landstraße oder Chaussee begründet noch nicht die Aufhebung der alten Landstraße, selbst wenn die neue dieselben Ortschaften verbinden sollte, denn die Anlage einer neuen Straße ist begrifflich keine Verlegung im Sinne des § 4 a. a. O.[18])

2. Es wird eine neue Landstraße angelegt unter Aufhebung der alten oder des größten Theils der alten. Dann hört die Pflicht des Fiskus zur Unterhaltung der verlassenen Straße auf;[19]) denn der Staat ist nach § 4 a. a. O. berechtigt, eine Landstraße zu verlegen, d. h. unter Aufhebung der alten eine neue anzulegen. Ob eine solche Verlegung stattgefunden hat, ist eine thatsächliche Frage. Wenn die Rechtsgültigkeit einer Landstraßenverlegung, welche vor dem Inkrafttreten des § 57 Zust.Ges. vom 1. August 1883 stattgefunden hat, in Frage steht, so wird zu prüfen sein, ob die neue Straße den Landstraßenverkehr der alten aufzunehmen geeignet ist. Seit Geltung des § 57 a. a. O. kann die Verlegung einer Landstraße nur unter Anwendung des daselbst vorgeschriebenen Präklusionsverfahrens stattfinden.

Hat die Verlegung einer Landstraße rechtsgültig stattgefunden, so haben damit alle Verpflichtungen des Fiskus an der verlassenen Straße aufgehört. Erfordert daher das öffentliche Interesse, daß einzelne Theile der alten Landstraße für den Lokalverkehr als Kommunikationswege erhalten bleiben, so fällt die Pflicht zur Unterhaltung derselben den nach den geltenden Bestimmungen zur Unterhaltung der Kommunikationswege Verpflichteten zu.[20])

---

18) O.T. E. Bd. 6 S. 306; Strieth. Arch. Bd. 41 S. 86; O.V.G. E. Bd. 9 S. 161 u. Bd. 15 S. 277.

19) Simon u. Strampf IV, 180 (Strieth. Arch. Bd. 42 S. 289); O.V.G. E. Bd. 15 S. 277; R.G. E. v. 11. Juni 1885 (Szembeck ca. Fiscum), Juristische Wochenschrift Bd. 14 S. 275 Nr. 44.

20) Von einer anderen Auffassung scheint das Min.Reskr. v. 19. Juni 1869 III. 9212 (abgedruckt bei Hennig, Wegeordnung für die Provinz Posen, S. 5) auszugehen, indem daselbst angeordnet ist, daß durch Eröffnung von Chausseen entbehrlich werdende und deshalb zu kassirende Landstraßen Fiskus im Falle des Bestehenlassens derselben — als Kommunikationswege — noch so lange zu unterhalten hat, bis die Unterhaltung von den adjazirenden Gemeinden rechtsverbindlich übernommen worden ist.

3. Eine Landstraße kann zwar ebenso wie jeder Kommunikationsweg als für den Verkehr gänzlich entbehrlich eingezogen werden. Es erscheint aber im Hinblick auf § 1 II. 15 A.L.R. nicht möglich, eine Landstraße in einen Kommunikationsweg umzuwandeln, ohne daß die Anlegung einer neuen Straße erfolgt;[21]) denn nach § 1 cit. ist jede bestehende Straße, welche den dort angegebenen Merkmalen entspricht,[22]) eine Landstraße.

Die von Dernburg[23]) im Gegensatz zu der Auffassung des Obertribunals ausgesprochene Ansicht, daß die Straße den Charakter als Landstraße in Folge ihrer Bestimmung hat, auch ohne daß eine ausdrückliche Erklärung des Staates ihr denselben giebt, daß jedoch, wenn der Staat erklärt, daß eine Straße den Charakter als Landstraße nicht mehr haben solle, sie denselben verliere, geht hiernach zu weit. Die Polizeibehörde ist nicht befugt, Anordnungen gegen die Bestimmungen des § 1 a. a. O. zu erlassen.

Gleichwohl kann, wenn Niemand widerspricht, die Umwandlung jeder Landstraße unter Anwendung des § 57 Zust.Ges. in einen Kommunikationsweg erfolgen, da das durch § 57 eingeführte Präklusionsverfahren formales Recht schafft.

3. Der § 57 Zust.Ges. bezieht sich auf alle öffentlichen Wege. Hierunter fallen auch die Chausseen. Die Wegepolizeibehörde, d. h. in diesem Falle der Regierungspräsident[24]), ist daher für befugt zu erachten, die Einziehung und Verlegung von Chausseen anzuordnen. Die Wegepolizeibehörde ist auch berechtigt, eine Chaussee in der Weise einzuziehen, daß die Pflicht zur chausseemäßigen Unterhaltung aufhört, dagegen der Weg als Kommunikationsweg bestehen bleibt und die Pflicht zur Unterhaltung demnach auf die zur Unterhaltung der Kommunikationswege gesetzlich Verpflichteten übergeht.[25]) Eine solche Maßregel ist jedoch nur dann als gerechtfertigt zu erachten, wenn der Weg als Chaussee entbehrlich geworden ist, also namentlich dann, wenn eine Verlegung der Chaussee stattgefunden hat und die todtgelegte Chausseestrecke als Weg für den Lokalverkehr bestehen bleiben muß. Rechtlich ist das Verhältniß in

---

21) Vgl. Erk. d. Ob.Trib. v. 7. Okt. 1833, Simon u. Strampff, Rechtssprüche, Berlin 1836, Bd. 4 S. 166 ff., v. Rönne, Erg. zum § 4, II, 15 A. L.R. Note 2 u. 4. S. 421 d. W.

22) S. oben § 17 Nr. 2 S. 254 ff. d. W.

23) Lehrbuch des Preuß. Privatrechts Bd. 1 § 257 S. 555 Note 3.

24) S. oben § 27 Nr. 4.

25) O.V.G. E. Bd. 9 S. 250.

der Weise aufzufassen, daß die Chaussee eingezogen und ein Kommunikationsweg neu angelegt wird, sodaß die Pflicht zur Unterhaltung des letzteren sich aus dem Gesetz ergiebt. Denn die Wegepolizeibehörde ist an sich nicht befugt, die materielle Verpflichtung zur Unterhaltung öffentlicher Wege durch polizeiliche Verfügung zu ändern.[26])

Behufs Entscheidung der Frage, ob die zur Unterhaltung einer Chaussee Verpflichteten selbst in der Lage sind, die Aufhebung dieser Verpflichtung herbeizuführen, ist nach den verschiedenen Entstehungsgründen[27]) der Unterhaltungspflicht zu unterscheiden:

Die Aufhebung der auf dem § 18 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 beruhenden Pflichten ist, abgesehen von dem Fall der Uebertragung auf engere Kommunalverbände nach § 18 Abs. 3, im Gesetz nicht vorgesehen und daher unzulässig. Beruht die Verpflichtung lediglich auf einem Heberecht, so kann sie aufgehoben werden, wenn durch Kabinetsordre das Heberecht aufgehoben worden ist.[28]) Beruht die Verpflichtung auf bestätigten Beschlüssen eines Kreises oder einer Gemeinde, so kann sie aufgehoben werden, soweit überhaupt Beschlüsse von Korporationen aufgehoben bezw. abgeändert werden können.[29])

Mit Bezug auf die Aufhebung der Pflicht zur Chausseeunterhaltung enthielt der Entwurf einer Wegeordnung von 1875 im § 28 alin. 3 folgende Bestimmung:

> Ist der Unterhaltungspflichtige unvermögend, und reichen auch im Falle des Bestehens einer Hebungsberechtigung die mit Beschlag belegten Erträge desselben zu einer genügenden Unterhaltung der Straße nicht aus, so ist nach Maßgabe des § 15[30]) zu verfahren.

Die Kommission beschloß dagegen den Paragraphen dahin zu fassen:[31])

> Wer gegen Verleihung der in den §§ 24—26 bezeichneten Rechte oder Vergünstigungen die Unterhaltung von Chausseen nach bewirktem Ausbau übernommen hat, kann

---

[26]) S. oben § 18 Nr. 1 S. 276 ff. d. W.

[27]) S. oben § 23 Nr. 1. S. 323 d. W.

[28]) S. oben § 19 Nr. 4 S. 295 d. W.

[29]) O.V.G. E. Bd. 7 S. 53, Bd. 14 S. 178, Bd. 4 S. 90, 145.

[30]) § 15 handelt von dem Unvermögen des Hebungsberechtigten, s. oben S. 299 d. W.

[31]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 331 S. 18, 57.

von seiner desfallsigen Verbindlichkeit befreit werden, wenn die weitere chausseemäßige Unterhaltung durch das Interesse des Verkehrs nicht erfordert wird.

Ueber den Antrag auf Befreiung entscheidet nach Anhörung des betreffenden Kreistages der Bezirksausschuß, vorbehaltlich der Beschwerde an den Provinzialausschuß.

Wird der Antrag begründet gefunden, so geht unter Wegfall der etwaigen Hebeberechtigung beziehungsweise sonstigen Vergünstigungen die Unterhaltungspflicht auf den Kreis über, welcher die Straße fortan als Kreisstraße zu unterhalten hat.

Der Entwurf von 1876 (§ 32)[32]) wiederholt den vorstehenden Beschluß mit der Abänderung, daß die Beschlußfassung dem Provinzialrath übertragen und die Zustimmung des Ministers für Handel als erforderlich bezeichnet wird. Die Kommission nahm den Paragraphen unverändert an.[33])

Der Entwurf von 1877 (§ 56) enthält in anderer Formulirung dieselben Grundsätze, mit der Aenderung, daß über den Antrag, sowie darüber, ob im Falle der Genehmigung desselben die Chaussee fortan als Kreisstraße oder als Gemeindeweg zu unterhalten sei, nach Anhörung der betreffenden Gemeinde und Kreise der Bezirksrath beschließen sollte.[34])

Die Kommission des Abg. Hauses[35]) änderte die Bestimmungen des Entwurfs in folgender Weise ab:

§ 37 d. Erscheint die Unterhaltung eines öffentlichen Weges als Chaussee im Verkehrsinteresse nicht mehr geboten, so kann der Unterhaltungspflichtige zwar auf seinen Antrag von der Unterhaltung dieses Weges als Chaussee durch den Provinzialausschuß entbunden werden, es verbleibt demselben aber die ihm sonst obliegende Unterhaltungspflicht.

Handelt es sich um eine frühere Staatschaussee, so unterliegt der Beschluß der Bestätigung des Ministers für Handel.

---

[32]) Drucks. d. Abg.-H. 1876 Nr. 17 S. 10.
[33]) Drucks. d. Abg.-H. 1876 Nr. 152 S. 45.
[34]) Drucks. d. Abg.-H. 1877 Nr. 14 S. 13.
[35]) Drucks. d. Abg.-H. 1877 Nr. 181 S. 65.

§ 37 e. Geräth der Unternehmer einer Chaussee in Vermögensverfall und kann die Uebernahme der chausseemäßigen Unterhaltung durch einen leistungsfähigen Dritten nicht sichergestellt werden, so beschließt die Kreisvertretung, ob die bisherige Chaussee als Kreisstraße zu übernehmen oder den betreffenden Gemeinden als Gemeindeweg zu überweisen ist.

Theil V.

Von der Verpflichtung Dritter in Bezug auf den Wegebau.

Theil V.

Von der Verpflichtung Dritter in Bezug auf den Bürgen.

§ 31.

Abtretung von Land zum Wegebau.

1. Sobald die Verpflichtung zur Anlegung oder Verbreiterung eines Weges oder zur Umwandlung eines Privatweges in einen öffentlichen anerkannt oder hierüber rechtskräftig entschieden ist, ist zur Durchführung der Verpflichtung bezw. des Erkenntnisses der Erwerb des Grund und Bodens erforderlich. Hierbei ist zu unterscheiden: Wenn der Wegebaupflichtige und der Eigenthümer des Grund und Bodens identisch sind — was regelmäßig bei Gütern der Fall — so wird das Erkenntniß in Vollzug gesetzt, ohne daß es der Einleitung des Enteignungsverfahrens oder der Zahlung einer Entschädigung bedarf; denn die Verpflichtung, einen neuen Weg anzulegen, begreift die Verpflichtung in sich, das dazu erforderliche Land herzugeben.[1]) Ist der Wegebaupflichtige und der Eigenthümer des Grund und Bodens nicht identisch — was regelmäßig in Gemeinden der Fall, so muß ersterer, sobald er seine Verpflichtung zur Herstellung des Weges anerkannt hat, oder dazu verurtheilt worden ist, das erforderliche Land zu erwerben zu suchen. Gelingt ihm das nicht, so muß er den Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens stellen.[2]) Die Enteignung kann nur auf Grund einer Kabinetsordre erfolgen.[3]) Wenn eine Gemeinde zur Anlage eines neuen Weges durch die Verwaltungsgerichte rechtskräftig verurtheilt ist, sich aber weigert, die Einleitung des Enteignungsverfahrens zu beantragen, so ist der Vorsitzende der Behörde, welche in erster Instanz entschieden hatte, für befugt zu erachten,[4]) einen Dritten mit der Stellung der erforderlichen Anträge zu beauftragen. Sollte der Fall vorkommen, daß die nach § 2 des Enteignungsgesetzes erforderliche

---

[1]) S. oben § 3 S. 48; vgl. auch § 26 S. 357 d. W.

[2]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 5 S. 225.

[3]) §§ 2 u. 3 Ges. v. 11. Juni 1874 (G.S. S. 221).

[4]) §§ 60 u. 132 Nr. 1 L.V.G., § 773 C.P.O.

Königliche Verordnung nicht erlassen wird, so kann die Entscheidung, durch welche dem Wegebaupflichtigen die Anlage eines neuen Weges aufgegeben worden, nicht vollstreckt werden.

Der Wegebaupflichtige hat denjenigen, dessen Land enteignet wird, nach den Grundsätzen des Enteignungsgesetzes zu entschädigen. Der Entschädigungsanspruch besteht auch wegen Aufhebung oder veränderter Richtung eines Weges in Folge der Enteignung,[5]) aber er besteht nicht, wenn die Veränderung der Richtung mit der Thatsache der Enteignung in keinem Zusammenhang steht.[6])

Für Durchführung der Enteignung zum Zweck der Chausseen in Wegebauten gelten die allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes vom 11. Juni 1874, und nur insofern besteht eine Abweichung hiervon, als nach § 7 a. a. O. auch fernerhin die Entschädigung in Grund und Boden (nicht in Geld) gewährt werden soll, wo dies durch Spezialgesetze vorgeschrieben ist. Die Motive zum Enteignungsgesetz[7]) erwähnen als solches Spezialgesetz den § 15 des Chaussee-Reglements für die Grafschaft Mark vom 21. Mai 1796. Ferner gilt eine solche Vorschrift bezüglich der Anlegung von Landstraßen nach § 20 II, 15 A.L.R.[8])

Für den Landerwerb zur Gradelegung oder Erweiterung öffentlicher Wege sowie zur Umwandlung von Privatwegen in öffentliche Wege gelten erleichterte Bestimmungen, indem es nicht einer Kabinetsordre bedarf, vielmehr die Zulässigkeit der Enteignung von dem Bezirksausschusse ausgesprochen werden kann, vorausgesetzt, daß das dafür in Anspruch genommene Grundeigenthum außerhalb der Städte und Dörfer belegen und nicht mit Gebäuden besetzt ist.[9])

---

[5]) R.G.E. Bd. 7 S. 173.

[6]) R.G.E. Bd. 2 S. 242.

[7]) Entwurf v. 1869/70, Drucks. des H.H. Nr. 11 S. 53; von 1871/72, Drucks. d. Abg.H. Nr. 6 S. 50; Seydel, Enteig.Ges., 2. Aufl., S. 44.

[8]) S. oben § 10 S. 93 ff. d. W.

[9]) § 3 Enteig.Ges. v. 11. Juni 1874 (G.S. S. 221), § 150 Zust.Ges. v. 1. Aug. 1883. Die Worte in § 3 a. a. O. „sowie zur Umwandlung von Privatwegen in öffentliche Wege" sind, ohne von irgend einer Seite Widerspruch zu finden (Drucks. d. H.H. 1874 Nr. 365, II. Sitzung des Abg.H. v. 7. Mai 1874 — Stenogr. Berichte S. 1501 —), in das Gesetz gelangt. Der Antragsteller, Graf Wintzingerode, bemerkte: Durch den Antrag wird einem lebhaft gefühlten Bedürfnisse abgeholfen in solchen Landestheilen, die an einer sehr starken Zersplitterung des Grundbesitzes leiden, die sich nicht nur auf Privatbesitzungen, sondern auch auf Gemeindefluren erstreckt. In diesen Landestheilen giebt es eine gute Anzahl Wege, die unter dem Privatrecht stehen, die aber faktisch in gewisser Weise bereits die Natur öffentlicher Wege haben, wenngleich Rechtsfolgerungen aus dieser Oeffentlichkeit der Wege nicht gezogen worden. Man könnte sie be-

Um die Disparität zu beseitigen, welche daraus entsteht, daß bei der Umwandelung von Privatwegen neben dem Verwaltungsstreitverfahren über die Nothwendigkeit noch die Zulässigkeitserklärung der Enteignung durch eine andere Behörde erforderlich ist, ist bei den kommissarischen Berathungen des Entwurfs einer Wegeordnung von 1875 und 1876 und eines Zuständigkeitsgesetzes von 1882/83 in Anregung gebracht worden, das oben[10]) dargestellte Inanspruchnahmeverfahren auch bei der Umwandlung offenbarer Privatwege in öffentliche einzuführen; es wurde jedoch hiervon Abstand genommen, weil es außerhalb des Rahmens jener Gesetze liegend erachtet wurde, eine Aenderung des Enteignungsgesetzes vorzunehmen.[11])

Nach den bestehenden Verwaltungsvorschriften[12]) soll bei dem Bau von Chausseen die Enteignung von Grundeigenthum möglichst vermieden und daher vor Einleitung des Enteignungsverfahrens zunächst eine gütliche Einigung versucht werden. Die Abtretung muß sich auf das zum Chausseekörper erforderliche Terrain und, soweit nicht andere Abmachungen erfolgen, auch auf den Schutzstreifen neben dem Chausseekörper erstrecken.[13])

§ 54 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 verordnet:

Das Gesetz findet keine Anwendung:

1. auf die in besonderen Gesetzen oder im Gewohnheitsrechte begründete Entziehung oder Beschränkung des Grundeigenthums im Interesse der Landeskultur, als: bei Regulirung gutsherrlicher und bäuerlicher Verhältnisse, bei Ablösung von Reallasten, Gemeinheitstheilungen, Vorfluthsangelegenheiten, Entwässerungs- und Bewässerungsangelegenheiten, Benutzung von Privatflüssen, Deichangelegenheiten, Wiesen- und Wald-Genossenschafts-Angelegenheiten.

Aus dieser Bestimmung würde gefolgert werden müssen, daß

---

zeichnen als Wege mit beschränkter Oeffentlichkeit. Derartige Wege dem Aufsichtsrechte der dafür angeordneten Behörden zu unterstellen, empfiehlt sich im hohen Grade, und jetzt ist das nur dadurch möglich, daß man die Wege für öffentliche erklärt. Es handelt sich dabei meist um keine großen Strecken, bei denen es unnöthig sein würde, die Genehmigung des Königs einzuholen.

[10]) S. § 29 d. W.

[11]) S. oben § 26 Nr. 5, 6, 10, S. 371, 374, 408, 409 d. W.

[12]) C.R. d. F.M. v. 19. Mai 1842 (M.Bl. S. 232), M.R. v. 4. Jan. 1844 (a. a. O. S. 100).

[13]) Zusätzl. Vorschriften zum Chausseegeldtarif Nr. 16, M.R. v. 31. Mai 1843 (M.Bl. S. 179).

Provinzialgesetze, welche im Landeskulturinteresse die Verpflichtung festsetzen, das zum Chaussee- und Wegebau erforderliche Land unentgeltlich abzutreten, in Kraft geblieben sind. Die Frage ist jedoch praktisch ohne Interesse. Das kursächsische Straßenbaumandat vom 28. April 1781,[14]) welches im § 1 die an den Weg angrenzenden Besitzer verpflichtete, das zu den Gräben erforderliche Land unter gewissen Beschränkungen unentgeltlich abzutreten, gilt nach dem Plenarbeschluß des Obertribunals vom 8. Juli 1853[15]) als aufgehoben. In den übrigen Provinzialgesetzen besteht keine Verpflichtung zur unentgeltlichen Landabtretung.[16]) Insbesondere kann aus der Bestimmung des § 15 des schlesischen Wege-Reglements vom 11. Januar 1767, welcher verordnet:

> Bei allen diesen und vorhergehenden Landstraßenbauten und Reparaturen kann nicht darauf gesehen werden, ob hier oder da 1, 2 oder 3 Beete Acker und Wiesengrund darauf gehen und mit vergraben werden, weil solches zum allgemeinen Besten gereicht und der Schaden ersetzt werden soll,

eine solche Verpflichtung nicht abgeleitet werden.[17])

Für das gerichtliche Verfahren bei der Auflassung des zu Chausseebauten erforderlichen Landes gelten erleichterte Bestimmungen:

a) Wenn die Entschädigung für das zur Chaussee abgetretene Land bei Rittergütern nicht den Betrag von 600 M. und bei Besitzern städtischer und bäuerlicher Grundstücke nicht den Betrag von 30 M. übersteigt, so kann die Parzelle ohne Zustimmung der Hypothekengläubiger in der Kurmark und in den Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen, Sachsen, Schlesien, Pommern und Westfalen lastenfrei im Grundbuch abgeschrieben werden.[18])

---

[14]) S. v. Rönne, Wegepolizei, S. 554 und Jaekel, Wegegesetzgebung für Schlesien, S. 46.

[15]) S. oben § 11 Nr. 8 S. 151 d. W.

[16]) Vgl. Edikt für die Kurmark v. 18. April 1792, § 2 bei v. Rönnne, Wegepolizei, S. 208, V. v. 15. Juni 1803 für die Neumark, a. a. O. S 211, Chaussee-Regl. v. 31. Mai 1796 für die Grafschaft Mark § 10 a. a. O. S. 212, Publikandum v. 13. Nov. 1787 für das Herzogthum Magdeburg § 2, a. a. O. S. 218.

[17]) Vgl. hierüber Jaekel a. a. O. S. 81.

[18]) Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872 § 65, Verordnung für die Kurmark v. 8 März 1832 (G.S. S. 204) und die Allerh. Erlasse: für Preußen v. 17. Febr. 1833 (G.S. S. 23), für Posen v. 22. Aug. 1833 (G.S. S. 117), für Sachsen v. 18. Oktbr. 1834 (G.S. S. 179), für Schlesien u. Pommern v. 25. März 1837

b) Ebenso kann in allen Fällen die Abschreibung ohne Einwilligung der Realberechtigen erfolgen, wenn die Auseinandersetzungsbehörde ein Unschädlichkeitsattest ausstellt.[19])

Nach § 2 des Gesetzes vom 3. März 1850 darf ein solches Unschädlichkeitsattest nur ertheilt werden, wenn das Grundstück im Verhältniß zu dem Hauptgut von geringem Werth und Umfang ist, und wenn die auferlegte Geldabgabe oder das verabredete Kaufgeld den Ertrag oder den Werth des Trennstücks erreicht.

c) Für den Fall, daß die betheiligten Grundbesitzer, deren Land durch die Chaussee durchschnitten wird, sich zur unentgeltlichen Abtretung des erforderlichen Landes verpflichten, fehlt es bezüglich der lastenfreien Abschreibung an ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmungen. Ein Unschädlichkeitsattest kann nicht ertheilt werden, da nach ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmung die Ertheilung davon abhängig ist, daß ein Kaufgeld verabredet worden und daß dasselbe den Werth des Trennstücks erreicht.

Dagegen muß der Grundbuchrichter, wenn die ad 1 angeführten Verordnungen nach Sinn und Absicht des Gesetzgebers interpretirt werden, für befugt erachtet werden, Grundstücke, deren Werth nicht den Betrag von 30 bezw. 600 M. erreichen, lastenfrei abzuschreiben. Bei größeren Grundstücken kann, wenn der Kreis als Bauunternehmer sich die Vortheile der unentgeltlichen Landabtretung erhalten und die Schwierigkeiten, welche durch die erforderliche Genehmigung sämmtlicher Realgläubiger entstehen, vermeiden will, nur in der Weise verfahren werden, daß der Kreis die Adjazenten zur Zahlung eines bestimmten Chausseebaubeitrages verpflichtet und einen bestimmten Kaufpreis für das abgetretene Land stipulirt, welcher dann gegen den Baubeitrag kompensirt wird. Die Auseinandersetzungsbehörde ist dann, da den formellen Vorschriften des Gesetzes vom 3. März 1850 genügt ist, befugt, das Unschädlichkeitsattest auszustellen.

(G.S. S. 69) u. für Westfalen v. 8. Dez. 1837 (G.S. 1838 S. 7); Achilles, Kommentar zur G.B.O. Note 70 zu § 65; Rheinisches Recht s. v. Rönne, Wegepolizei, S. 223.

[19]) § 71 der Grundbuchordnung, Ges. v. 3. März 1850, betr. den erleichterten Verkauf kleiner Grundstücke (G.S. S. 145), u. v. 27. Juni 1860, betr. die Abänderung des Ges. v. 13. April 1841 über den erleichterten Austausch einzelner Parzellen (G.S. S. 384), beide eingeführt im R.B. Kassel, ausschließlich der großh. hess. Theile u. in Hohenzollern durch Ges. v. 12. April 1885 (G.S. S. 115).

d) Alle zum Wege- und Chausseebau erforderlichen Eintragungen im Grundbuch und die bezüglichen Urkunden und Quittungen sind stempelfrei.[20])

---

§ 32.

Beschränkungen des Grundeigenthums im Interesse des Wegebaues und des Verkehrs auf den Wegen.

Das Gesetz kennt eine Reihe von Beschränkungen des Grundeigenthums zu Gunsten der öffentlichen Wege, welche dem benachbarten Grundbesitzer auferlegt sind. Dieselben sind sowohl dem preußischen als dem französischen Recht eigenthümlich und werden in der französischen Doktrin als servitudes d'utilité publique bezeichnet.[1])

Es gehören hierher: die Pflicht, die Entnahme von Wegebaumaterialien zu gestatten,[2]) die Pflicht zur Beseitigung von Gruben, Triebwerken, Aesten, Bäumen und Gebäuden an öffentlichen Wegen,[3]) die Pflicht, über die nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen festgesetzte Fluchtlinie hinaus nicht bauen zu dürfen,[4]) die Pflicht der Adjazenten zur Schneeräumung[5]) und zur Hülfeleistung auf Grund des § 20 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871,[6]) welcher bestimmt:

> Wenn den ordentlichen Posten, Extraposten, Kurieren oder Estafetten unterwegs ein Unfall begegnet, so sind die Anwohner der Straße verbunden, denselben die zu ihrem

---

[20]) K.O. v. 4. Mai 1833, betr. die Stempelfreiheit bei Besitzveränderungen, welche zum Zweck des gemeinen Besten angeordnet werden (G.S. S. 49); C.R. v. 26. Nov. 1834 (A. XIII, 971—4, 36, v. Rönne, Wegepolizei, S. 224); Achilles, die preuß. Ges. über Grundeigenthum u. Hypothekenrecht, Note 4 zu §. 2 d. Ges. v. 5. Mai 1872, betr. die Stempelabgaben, S. 308; Entwurf einer Wege-Ordnung v. 1865 § 22, Drucks. d. H.H. Nr. 11 S. 64.

[1]) Code civil Art. 649, 650; Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz, S. 59 ff.

[2]) S. unten § 34 d. W.

[3]) S. unten § 35 d. W.

[4]) Ges. v. 2. Juli 1875 (G.S. S. 561), Friedrichs, Kommentar, v. Brauchitsch, Verw.Ges., Bd. 4 S. 333.

[5]) S. oben § 3 Nr. 6 S. 50, § 5 S. 69, § 24 Nr. 3 S. 338 d. W.

[6]) R.G.Bl. S. 347; vgl. Wand a. a. O. S. 64.

Weiterkommen erforderliche Hülfe gegen vollständige Entschädigung schleunigst zu gewähren.

die Pflicht, bestimmte Baulichkeiten, wie Thüren, welche nach den Straßen gehen, Erker, Dachrinnen 2c. nach Anweisung der Polizei ausführen zu müssen,[7]) sowie die Pflicht des benachbarten Grundbesitzers, 2 Fuß vom Grabenrande der Chaussee nicht ackern zu dürfen.[8])

Es besteht ferner provinzialrechtlich die Verpflichtung der Adjazenten zur Baumpflanzung,[9]) zur Aufnahme des zur Entwässerung öffentlicher Wege abgeleiteten Wassers,[10]) zur Grabenräumung und zur Aufnahme der aus der Grabenreinigung herkommenden Materialien.[11])

Es besteht endlich auch die Pflicht der benachbarten Grundbesitzer, die Benutzung ihrer Grundstücke im Falle der Unpassirbarkeit des Weges zum Gehen, Fahren u. s. w. zu gestatten. Es bestimmt in dieser Beziehung § 10 des Feld- und Forstpolizeigesetzes vom 1. April 1880:[12])

> Mit Geldstrafe bis zu 10 Mark oder mit Haft bis zu drei Tagen wird bestraft, wer, abgesehen von den Fällen des § 368 Nr. 9 des Strafgesetzbuchs, unbefugt über Grundstücke reitet, karrt, fährt, Vieh treibt, Holz schleift, den Pflug wendet oder über Aecker, deren Bestellung vorbereitet oder in Angriff genommen ist, geht. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.
>
> Der Zuwiderhandelnde bleibt straflos, wenn er durch die schlechte Beschaffenheit eines an dem Grundstück vor-

---

[7]) § 80 I 8 A. L.R.

[8]) Nr. 16 der zusätzl. Vorschr. zum Chausseegeldtarif s. im Anhange d. W.

[9]) Großh. hess. V. v. 17. März 1824 (Reg.Bl. S. 125) und Min.Instruktion v. 11. Juli 1838 § 13 (Reg.Bl. S. 323), Hessen-Homburg Ges. v. 30. April 1865 (Archiv S. 943) und V. d. Landes-Reg. v. 28. April 1837 zu § 31 (Archiv S. 178). Nassauische V. v. 30. Sept. 1811 § 5 (Sammlung der landesherrlichen Edikte, Wiesbaden 1817, Bd. I S. 203) und v. 7. Januar 1812, betr. die Pflanzung von Obstbäumen (a. a. O. S. 205), vgl. oben S. 57, 182 d. W. Rheinprovinz: Dekret v. 16. Dez. 1811 Tit. VIII (v. Daniels, Sammlung Bd. 5 Nr. 787), vgl. Wand, Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz, S. 183 ff., welcher die Bestimmungen des Dekretes v. 16. Dez. 1811 durch Art. 2 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch von 1861 als aufgehoben betrachtet.

[10]) S. oben § 3 S. 56 Anm. 53.

[11]) Vgl. ostpreuß. Prov.R. Zus. 226 § 5; vgl. Zeller, Wegepolizei, S. 55 ff. Der Grundsatz gilt allgemein im französischen Recht bezüglich der Gräben an großen Straßen, s. Wand a. a. O. S. 159 ff.

[12]) G.S. S. 230.

überführenden und zum gemeinen Gebrauch bestimmten Weges oder durch ein anderes auf dem Wege befindliches Hinderniß zu der Uebertretung genöthigt worden ist.

In solchem Falle hat der Beschädigte von dem Uebertretenden weder Ersatzgeld noch Entschädigung zu fordern, da ein solches Recht gemäß § 69 a. a. O. nur bei Zuwiderhandlungen gegen § 10 begründet ist;[13]) wohl aber wird der Beschädigte von dem Wegebaupflichtigen Schadenersatz fordern können, wenn derselbe seine Pflicht, den Weg passirbar zu halten, vernachlässigt und dadurch den Uebertritt nothwendig gemacht hat.[14])

Dieselben Grundsätze enthält der § 17 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871,[15]) welcher verordnet:

> In besonderen Fällen, in denen die gewöhnlichen Postwege gar nicht oder schwer zu passiren sind, können die ordentlichen Posten, die Extraposten, Kuriere und Estafetten sich der Neben- und Feldwege, sowie der ungehegten Aecker und Wiesen bedienen, unbeschadet jedoch des Rechtes der Eigenthümer auf Schadenersatz.

Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen sind Beschränkungen des Eigenthums im Wege der Polizeiverordnung nur zulässig behufs Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit, Ordnung und Abwendung der dem Publikum oder einzelnen Mitgliedern desselben drohenden Gefahr.[16]) Auf dem Gebiete der Wegepolizei ist ferner die Spezialvorschrift des § 366 Nr. 10 R.St.G.B. ergangen, wonach zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen den angrenzenden Besitzern Beschränkungen auferlegt werden können. Hiernach kann z. B. eine Polizeiverordnung erlassen werden, wonach in Mauern und Umfassungswänden an

---

[13]) Vgl. §§ 36, 37 I 6 A. L.R.

[14]) S. oben § 9 Nr. 3 S. 89 d. W.

[15]) Aehnliche Bestimmungen enthält schon das Wege-Regl. für Westpreußen v. 4. Mai 1796 § 18, das Wege-Regl. für Schlesien v. 11. Jan. 1767 § 4 und das Kursächs. Mandat v. 28. April 1781 § 17, vgl. auch § 368 Nr. 9 d. R.St.G.; Oppenhoff, Kommentar dazu. Noch weiter geht das französische Recht, welches gestattet, im Falle der Unpassirbarkeit selbst Einschließungen des benachbarten Grundeigenthums zu zerstören. Ges. v. 28. Sept., 6. Oktbr. 1791, Wand a. a. O. S. 63.

[16]) § 10 II 17 A. L.R., O.T. E. v. 8. Nov. 1864 und 8. Mai 1865 (Entsch. Bd. 55 S. 16, Oppenhoff, Rechtspr., Bd. 6 S. 91, Bd. 17 S. 723, Bd. 19 S. 297); O.V.G. E. v. 14. Juni 1882, Entsch. Bd. 9 S. 353, vgl. oben S. 32, 59, 70, 278 d. W.

Straßen und öffentlichen Plätzen die Thüren und Thore so eingerichtet werden müssen, daß sie sich nach innen öffnen. Es kann die Anlage von Düngerstätten oder das Ablaufenlassen von Flüssigkeiten auf die Straße verboten werden, es kann angeordnet werden, daß Steinbrüche an öffentlichen Wegen eine bestimmte Entfernung vom Rande der Straße entfernt zu halten und längs der Straße mit einer Böschung zu versehen sind,[17]) es kann die Bestimmung des § 16 der zusätzlichen Vorschriften zum Chausseegeldtarif auf andere öffentliche Wege ausgedehnt werden[18]) u. s. w.

---

§ 33.

Entnahme von Wegebaumaterialien.

Ueber die Entnahme von Wegebaumaterialien disponiren die §§ 50—53 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.[1]) Dieselben charakterisiren sich als Ausnahmebestimmungen insofern, als die allgemeinen Bestimmungen des Enteignungsgesetzes bei der Entnahme von Wegebaumaterialien keine Anwendung finden.[2])

Die Grundsätze dieser Paragraphen sind mit verschiedenen Modifikationen in dem Entwurf einer Wegeordnung von 1865[3]) und den Entwürfen eines Enteignungsgesetzes von 1868,[4]) 1869,[5]) 1871,[6]) 1872[7]) und 1873[8]) enthalten. Dieselben haben die §§ 18 und 19

---

[17]) S. die bei Wand a. a. O. S. 213 zitirten Erkenntnisse des obersten Gerichtshofes zu München. Vgl. oben S. 85 Anm. 32 d. W. und Oppenhoff, Kommentar zu § 366 a. a. O.

[18]) Die P.V. für d. Reg.Bez. Frankfurt v. 13. März 1843 verbietet, Furchen in einer Entfernung von 1½ Fuß von den Bäumen (A.Bl. d. Reg. zu Frankfurt S. 91, Held u. Junge, Polizei-Verordnungen der Prov. Brandenburg S. 621).

[1]) G.S. S. 221, vgl. Seydel, Enteig.Ges., 2. Aufl., S. 239—244, v. Brauchitsch, Verw.Ges., Bd. 4 S. 362, 396.

[2]) Vgl. Seydel a. a. O. S. 240.

[3]) Drucks. d. H.H. 1865 Nr. 11 S. 67, 109.

[4]) Drucks. d. H.H. 1868 Nr. 10 § 52 S. 78.

[5]) Drucks. d. H.H. Nr. 11 § 45, Komm.Ber. d. H.H. Nr. 34 S. 10—12, Komm.Ber. d. Abg.H. Nr. 304 S. 30, 32.

[6]) Drucks. d. Abg.H. 1871 Nr. 6, Komm.Ber. Drucks. d. Abg.H. 1872 Nr. 223 §§ 50, 51 S. 1221.

[7]) Drucks. d. Abg.H. 1872 Nr. 80 §§ 54—56, Komm.Ber. Nr. 223 S. 1221.

[8]) ibid. 1873 Nr. 18, Komm.Ber. Nr. 149, Stenogr. Ber. S. 1329—1336.

II 15 A.L.R., die Kab.O. vom 11. Juni 1825[9]) und die provinziellen Gesetze[10]) über denselben Gegenstand beseitigt[11]) und bezweckten, eine Ausgleichung des in den verschiedenen Landestheilen bestehenden Rechtszustandes herbeizuführen.[12])

Es bestimmt § 50 a. a. O.:

> Die zum Bau und zur Unterhaltung öffentlicher Wege (mit Ausschluß der Eisenbahnen) erforderlichen Feld- und Bruchsteine, Kies, Rasen, Sand, Lehm und andere Erde ist, soweit der Wegebaupflichtige nicht diese Materialien in brauchbarer Beschaffenheit und angemessener Nähe auf eigenen Grundstücken fördern kann, und der Eigenthümer sie nicht selbst gebraucht, ein Jeder verpflichtet, nach An-

---

9) G.S. S. 1825 S. 152, vgl. M.R. v. 10. Mai 1846 (M.Bl. 1848 S. 27), die Kab.O. v. 11. Juni 1825 ist in der Praxis lange Zeit in allen Provinzen zur Anwendung gebracht; nach den Erkenntnissen des Obertribunals vom 22. April 1853, 29. April 1857 u. 29. Sep. 1862 (E. Bd. 25 S. 176, Strieth., Archiv, Bd. 25 S. 84, Bd. 47 S. 58) hatte sie indessen nur in der Provinz Preußen Gültigkeit.

10) Vgl. Rhein. Ges. v. 16. Sept. 1807 wegen Austrocknung der Sümpfe Art. 55 (v. Daniels V S. 288); Rheinisches Ressort-Reglement vom 20. Juli 1818 § 12, § 10 Tit. F. des Schlesischen Wege-Reglements v. 11. Januar 1767 (M.R. v. 28. Juni 1866 bei Jaekel, Wegegesetzgebung in Schlesien, S. 71); Chausseebau-Edikt für die Kurmark v. 18. April 1792 §§ X, XVIII Nr. 10 nebst Landtags-Abschied v. 21. Dez. 1830 und Kabinets-Ordre v. 9. Febr. 1828 (v. Kamptz, Annalen, Bd. 14 S. 863, Bd. 12 S. 546, v. Rönne a. a. O. S. 225); Patente für Neu-Vorpommern u. Rügen v. 13. Juli 1804 § 5 v. 14. August 1777 III d. (vgl. Entw. des Prov.R., Greifswald 1837 Th. 1 Abth. 4 § 1605, Motive Th. 5 S. 31); Publikandum, betr. die Obliegenheiten der Unterthanen im Magdeburgischen u. Halberstädtischen beim Chausseebau v. 23. Nov. 1787 Nr. 2; Sächsisches Straßenbau-Mandat v. 28. April 1781 §§ 12, 13; Edikt wegen Wegebesserung in der Grafschaft Mark v. 7. Jan. 1769 § 17; Chaussee-Reglement für die Grafschaft Mark v. 31. Mai 1796 §§ 27 ff.; Verordnung für das Herzogthum Westfalen v. 14. Jan. 1769 Nr. 6; Verordnung wegen Besserung der Wege in der Grafschaft Recklinghausen v. 30. Mai 1781 Nr. 5; Wege-Reglement für das Herzogthum Kleve v. 2. Febr. 1786 § 16; Jülich-Bergische Wegeordnung v. 18. Juni 1805 §§ 89, 90; Kurfürstl. Kölnische Wegeordnung v. 1. Juni 1764; Kurfürstl. Triersche Wegeordnung v. 5. April 1753 Nr. 14; Kurhessen: V. v. 24. Dez. 1819 u. Min.Ausschreiben v. 24. April 1826 (G.S. S. 16).

11) Komm.Ber. zum Entw. des Enteig.Ges. v. 1868 und 1869, Motive zum Entw. v. 1871.

12) Bisher war unterschiedlich von anderen Landestheilen die Entschädigung für die entnommenen Materialien in der Kur- und Neumark (beim Chausseebau) in den vormals sächsischen Landestheilen, in der Grafschaft Mark, dem Herzogthum Westfalen und dem Herzogthum Kleve ganz oder theilweise ausgeschlossen gewesen. Mot. zum Entw. einer Weg.O. v. 1865 a. a. O.

ordnung der Behörde von seinen landwirthschaftlichen und Forstgrundstücken, seinem Umlande oder aus seinen Gewässern entnehmen und das Aufsuchen derselben durch Schürfen, Bohren u. s. w. daselbst unter Kontrole des Eigenthümers sich gefallen zu lassen.

Die dem Eigenthümer durch diese Bestimmung auferlegte Verpflichtung charakterisirt sich nicht als eine Enteignung beweglicher Sachen, sondern als eine Grundgerechtigkeit,[13]) als eine Beschränkung des Eigenthums, welche unter § 1 des Enteignungsgesetzes fällt.

Die Beurtheilung, ob die Voraussetzungen des § 50 vorliegen, ob also der Wegebaupflichtige die Materialien in brauchbarer Beschaffenheit und angemessener Nähe auf eigenen Grundstücken fördern kann und der Eigenthümer sie nicht selbst gebraucht, hängt von dem arbiträren, pflichtmäßigen Ermessen der entscheidenden Behörde ab. Unter „angemessener Nähe“ ist nicht immer blos dieselbe oder eine benachbarte Feldmark zu verstehen. Man war bei der Berathung über die erwähnten Entwürfe darüber einig, daß die billige Berücksichtigung des einen oder andern Theils in jedem einzelnen Falle durch die unbestimmte Fassung des Gesetzes besser gewahrt erscheine, als durch die Stellung einer örtlichen Grenze.[14]) Der Eigenthümer kann die Entnahme nicht nur dann verweigern, wenn er die Materialien augenblicklich selbst gebraucht, sondern auch dann, wenn er glaubhaft macht, daß er dieselben in nächster Zeit gebrauchen wird. Diese Auslegung wurde bei der kommissarischen Berathung als selbstverständlich bezeichnet.[15])

Der Eigenthümer soll berechtigt sein, die Aufsuchungsarbeiten auf seinem Grund und Boden zu kontroliren, um Beschädigungen und Veruntreuungen verhüten resp. wahrnehmen und behufs Entschädigung feststellen zu können. Die Bestimmung hat jedoch nicht die Bedeutung, daß das Recht des Aufsuchens abhängig sein soll von der wirklichen Ausübung des Kontrolrechts.[16])

Das Recht der Entnahme von Wegebaumaterialien soll nur dem Wegebaupflichtigen zustehen. Um nach dieser Richtung Miß-

---

[13]) Mot. zum Entw. d. Enteig.Ges. v. 1871, Drucks. d. Abg.H. Nr. 6 S. 71; Thibaud, Pandekten ed. A. 4 § 608, § 241 I 22 A. L.R.; Art. 649 code civil, Meyer, Recht der Enteignung in Behrends Zeitschrift Bd. 8 S. 603; Seydel, Enteig.Ges. S. 240.

[14]) Komm.Ber. zum Entw. d. Weg.O. v. 1865 a. a. O. S. 130; Stenogr. Ber. des Abg.H. 1874 S. 1333.

[15]) Komm.Ber. zum Entw. des Enteig.Ges. v. 1873 a. a. O. S. 974.

[16]) Komm.Ber. zum Entw. der Weg.O. v. 1865 a. a. O.

verständnisse auszuschließen, ist bei den kommissarischen Berathungen der Zusatz eingefügt worden, „mit Ausschluß der Eisenbahnen".[17]) Das Recht steht demgemäß den Unternehmern von Straßenbahnen (mit Dampf- oder Pferdebetrieb) nicht zu.[18])

§ 51 a. a. O. bestimmt:

> Der Wegebaupflichtige hat dem Eigenthümer den Werth der entnommenen Materialien ohne Berücksichtigung des Mehrwerths, welchen sie durch den Wegebau erhalten, zu ersetzen.
>
> Wo durch den Werth der Materialien der dem Grundstück durch die Entnahme zugefügte Schaden, einschließlich der entzogenen Nutzungen, sowie die etwa bereits wirthschaftlich aufgewendeten Werbungs-, Sammlungs- und Bereitungskosten nicht gedeckt werden, hat der Wegebaupflichtige, statt Ersatz jenes Werthes, hierfür Ersatz zu leisten.

Nach der Kabinetsordre vom 11. Juni 1825 konnte der Eigenthümer eine Entschädigung für entnommene Materialien nur fordern, wenn er nachwies, daß er solche schon anderweitig während seiner Besitzzeit an Ort und Stelle verkauft hatte. Nach dem Entwurf einer Wegeordnung von 1865 und den Entwürfen des Enteignungsgesetzes sollte der Werth der Materialien nur vergütet werden, „sofern solche schon vorher einen Kaufwerth hatten". Bei den kommissarischen Berathungen war darüber kein Zweifel, daß eine Entschädigung da nicht bezahlt werden soll, wo die Materialien nach den örtlichen Verhältnissen keinen Werth haben. Es wurde aber für richtiger gehalten, das Prinzip der Entschädigungspflicht ganz allgemein auszusprechen und es der Feststellung im einzelnen Falle zu überlassen, ob ein Material für völlig werthlos zu erachten sei.[19])

Je nachdem der Werth der Materialien oder der durch die Entnahme verursachte Schaden größer ist, hat die die Entschädigung festsetzende Behörde zu bestimmen, ob der Wegebaupflichtige den Werth der Materialien oder den entstandenen Schaden zu ersetzen hat. Der Ersatz des Schadens neben dem Ersatz des Werthes findet nicht statt. Bei der Schätzung des Werthes ist in Uebereinstimmung mit dem Grundsatz des § 20 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes keine Rücksicht darauf zu nehmen, daß in Folge des Wege-

---

[17]) Komm.Ber. zum Enteig.Ges. v. 1869 a. a. O. u. v. 1872 S. 1221.

[18]) Vgl. Seydel a. a. O. S. 240 u. oben § 2 S. 39 d. W.

[19]) Komm.Ber. zum Entw. v. 1865 u. 1872 a. a. O.; Stenogr. Ber. 1874 S. 1329—1336.

baues eine größere Nachfrage nach Baumaterialien eintritt und dieselben daher vom Beginn des Wegebaues an einen größeren Werth erlangt haben.

Es bestimmt ferner § 53 a. a. O.:

> Wenn ein Grundstück zur Gewinnung der Materialien hauptsächlich bestimmt ist und letztere für den Wegebau in solchem Maße in Anspruch genommen werden, daß das Grundstück deshalb dieser Bestimmung gemäß nicht ergiebig benutzt werden kann, oder wenn die Eigenthumsbeschränkung länger als drei Jahre dauert, so kann der Eigenthümer gegen Abtretung des Grundstücks selbst an den Wegebaupflichtigen den Ersatz des Werths desselben verlangen.

Die erforderlichen Anträge auf Grund dieser Bestimmung sind von dem Eigenthümer in dem nach Maßgabe des § 53 einzuleitenden Verfahren zu stellen. Wird dem Antrage nicht entsprochen, so steht dem Eigenthümer der Rechtsweg offen, da es sich um die ihm zustehende Entschädigung handelt.[20]

Das Verfahren endlich ist geordnet durch § 54 a. a. O., welcher verordnet:

> In Ermangelung gütlicher Einigung hat der Landrath[21] (in Hannover die betreffende Obrigkeit) auf Grund vollständiger Erörterung zwischen den Betheiligten eine Entscheidung zu treffen, in welcher
>
> 1. die dem Wegebaupflichtigen gegen den Grundbesitzer einzuräumenden Rechte nach Gegenstand und Umfang speziell zu bezeichnen sind und
> 2. die dafür zu gewährende Entschädigung auf Grund sachverständiger Abschätzung oder geeignetenfalls (§ 12) die dafür zu bestellende Sicherheit vorläufig festzusetzen ist.
>
> Gegen die Entscheidung unter 1 steht beiden Theilen binnen einer Präklusivfrist von zehn Tagen nach deren Zustellung der Rekurs[22] an die Regierung mit aufschiebender Wirkung zu. Gegen die Feststellung der Entschädigung unter 2 ist innerhalb 90 Tagen der Rechtsweg, jedoch ohne aufschiebende Wirkung, zulässig. Ist gegen die landräthliche

---

[20]) Seydel a. a. O. S. 242.

[21]) Jetzt Kreisausschuß § 151 Zust.Ges.

[22]) Jetzt Beschwerde an den Bezirksausschuß innerhalb 2 Wochen § 150 Zust.Ges., §§ 115, 121 L.V.G.

Entscheidung Rekurs erfolgt, so läuft diese Frist erst vom Tage der Zustellung der Entscheidung der Regierung an. Eines vorgängigen Sühneversuchs bedarf es nicht.

Die den Wegebaupflichtigen zuständigen Rechte dürfen erst ausgeübt werden, wenn derselbe in das Grundstück bezw. die daran einzuübenden Rechte eingewiesen ist. Dieser Einweisung muß die Zahlung oder Sicherstellung der Entschädigung auf Grund mindestens vorläufiger Festsetzung vorausgehen.

Wegen Auszahlung der Entschädigungssumme findet die in § 36 gegebene Bestimmung Anwendung.

Die vorstehenden Vorschriften wegen der vorherigen Feststellung, Sicherstellung, Zulässigkeit der richterlichen Entscheidung über die Höhe der Entschädigung und Zahlung der Entschädigung stehen mit den allgemeinen Grundsätzen des Enteignungsgesetzes in Uebereinstimmung. Die Abweichungen von den Vorschriften des 3. Titels beruhen auf der Erwägung, daß bei der Entnahme von Baumaterialien eine Beschleunigung des Verfahrens dringend geboten sein kann.[23]) Da im letzten Absatz des § 53 nur auf § 36 Bezug genommen ist, finden die Vorschriften des § 37 über die Hinterlegung keine Anwendung.[24])

---

§ 34.

Beseitigung von Gruben, Triebwerken, Bäumen 2c. in der Nähe der öffentlichen Wege.

1. Einfriedigung von Gruben. 2. Beseitigung von Mühlentriebwerken, Abdeckereien, Schießständen 2c. 3. Beseitigung von Aesten, Bäumen und Gebäuden. 4. Entwürfe der Wegeordnung von 1865, 1875, 1876 und 1877.

1. Nach den bestehenden provinziellen Wegeordnungen sind den an die öffentlichen Wege grenzenden Grundeigenthümern, auch wenn sie nicht wegebaupflichtig sind, im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und zur Erhaltung der Wege verschiedene Verpflichtungen auferlegt. Dieselben beziehen sich, wie in den weiter unter wiedergegebenen Motiven einer Wegeordnung von 1865 ausführlich dargestellt ist:

---

[23]) Mot. zum Entw. einer Wege-O. v. 1865 a. a. O. S. 67 u. zum Entw. des Enteig.Ges. v. 1871 a. a. O. S. 72.

[24]) Vgl. Seydel a. a. O. S. 244.

a) auf die Einfriedigung von gefährlichen Gruben in der Nähe der öffentlichen Wege.

b) auf die Beseitigung von Wind- und Wassermühlen und anderen Triebwerken, Schießständen, Abdeckereien und andern Anlagen, welche den Verkehr auf den öffentlichen Wegen gefährden oder erheblich belästigen.

c) auf die Beseitigung von überhängenden Aesten, Bäumen, Sträuchen und Gebäuden in der Nähe der öffentlichen Wege.

Wo solche Vorschriften bestehen, kann die Durchführung derselben durch polizeiliche Verfügung erzwungen werden. Sind keine Provinzialgesetze vorhanden, so kommen folgende Rechtsgrundsätze zur Anwendung:

Aus dem § 10 II 17 A.L.R. folgt für jeden Eigenthümer eines Grundstücks im Allgemeinen die Pflicht, sein Grundstück in einem solchen Zustande zu erhalten, bezw. dasselbe so umzugestalten, daß durch dessen Beschaffenheit polizeilich zu schützende öffentliche Interessen nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden.[1]) Der § 10 a. a. O., welcher es als Aufgabe der Polizei bezeichnet, die nöthigen Anstalten zur Abwendung der dem Publikum oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahr zu treffen, ist jedoch nicht dahin zu verstehen, daß die Polizei jeden Nachtheil oder jede Belästigung abzuwenden habe, vielmehr ist ein Einschreiten der Polizei auf Grund des § 10 nicht gerechtfertigt, wenn nicht der Nachweis einer Gefahr für Leib, Leben, Gesundheit oder Vermögen des zu Schützenden zu erbringen ist.[2])

Es wird hiernach die Einfriedigung von Gruben in der Nähe öffentlicher Wege überall da verlangt werden können, wo nach den örtlichen Verhältnissen Verunglückungen zu befürchten sind.

Die Anordnungen, welche im Interesse des Verkehrs auf den öffentlichen Wegen gegen die angrenzenden Grundbesitzer erlassen werden, sind keine wegepolizeilichen. Denn sie betreffen weder den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Wege, noch die Aufbringung und Vertheilung der dazu erforderlichen Kosten, noch die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr. Die prozessualischen Vorschriften der §§ 56 ff. Zust.Ges. finden daher auf solche Anordnungen keine Anwendung.

---

[1]) O.V.G. E. Bd. 7 S. 348, Bd. 10 S. 180.

[2]) O.V.G. E. Bd. 3 S. 340, Bd. 4 S. 417, Bd. 6 S. 352, Bd. 7 S. 377, Bd. 9 S. 350, Bd. 13 S. 426.

2. Die Konzessionirung von Pulverfabriken, Abdeckereien, Stauanlagen und andern gewerblichen Anlagen erfolgt nach den Vorschriften der §§ 18 ff. R.G.O. Die konzessionirende Behörde hat von Amtswegen zu prüfen, ob die Anlage erhebliche Gefahren, Nachtheile oder Belästigungen für das Publikum herbeiführen könne (§ 18 a. a. O.) Die fernere Benutzung kann nur nach den Vorschriften des § 51 a. a. O. untersagt werden.

Die Polizeibehörde ist nicht befugt, einer nach den Vorschriften der §§ 16 ff. der Gewerbeordnung einmal genehmigten gewerblichen Anlage neue nicht durch Vorbehalt in der Konzession gedeckte Einrichtungen im Interesse der öffentlichen Sicherheit vorzuschreiben, so lange nicht eine der im § 25 des Gesetzes bezeichneten Aenderungen eingetreten ist.[3]) Wohl aber ist die Polizeibehörde zu solchen Anordnungen bei gewerblichen Anlagen befugt, welche vor Erlaß der Reichsgewerbeordnung auf Grund anderer Vorschriften und unter anderen Voraussetzungen errichtet worden sind. Die fernere Untersagung des Betriebes ist aber auch hier nur unter den Voraussetzungen des § 51 a. a. O. zulässig. Es ist eine thatsächliche Frage, ob eine polizeiliche Anordnung der Untersagung eines Betriebes gleichkommt.[4])

Ueber die Entfernung, welche bei Errichtung von durch Wind bewegten Triebwerken von öffentlichen Wegen inne zu halten ist, sind die höheren Verwaltungsbehörden gemäß § 28 R.G.O. befugt, durch Polizeiverordnungen Bestimmung zu treffen. Sind solche Verordnungen nicht erlassen, so kann die Ortspolizeibehörde für den konkreten Fall die erforderliche Entfernung vorschreiben, da in der Regel Alles, was Gegenstand einer Polizeiverordnung sein kann, auch zum Gegenstand der polizeilichen Verfügung gemacht werden darf.[5]) Die Ortspolizeibehörde ist jedoch, wenn keine Polizeiverordnung vorhanden, nach den Ausführungen ad 1 nur in Fällen wirklicher Gefahr die Anlage oder fernere Benutzung zu verhindern befugt. — § 28 der R.G.O. bezieht sich nur auf die Errichtung von Windmühlen. Die durch eine neuere Polizeiverordnung vorgeschriebene Entfernung braucht daher bei der Wiederherstellung einer durch Sturm zerstörten Windmühle nicht eingehalten zu werden.[6])

---

[3]) O.V.G. E. Bd. 5 S. 288, 289, Bd. 10 S. 264.

[4]) R.G. E. Bd. 19 S. 357.

[5]) O.V.G. E. Bd. 1 S. 322, Bd. 2 S. 428, Bd. 9 S. 374, Bd. 11 S. 368, Bd. 12 S. 384, Bd. 13 S. 395.

[6]) O.V.G. E. Bd. 10 S. 283.

Außer in den vorbezeichneten Fällen kann die Polizeibehörde gemäß § 10 II 17 A.L.R. alle Anlagen an öffentlichen Wegen, welche den Verkehr gefährden, z. B. Stacheldrahtzäune,[7]) beseitigen lassen, nicht aber, soweit nicht Polizeiverordnungen bestehen, auch solche, welche, wie z. B. Schießstände, den Verkehr erheblich belästigen.[8])

In allen diesen Fällen kann die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der angeordneten Maßregel nur im Beschwerdewege angefochten, die Klage dagegen nur unter den Voraussetzungen des § 127 Abs. 3 L.V.G. erhoben werden.[9])

3. Wo keine Provinzialgesetze die Beseitigung von Bäumen, Hecken, Zweigen und Gebäuden in der Nähe der öffentlichen Wege vorschreiben, kann die Beseitigung derselben, soweit sie nicht etwa den Verkehr gefährden (§ 10 II 17 A.L.R.), von den angrenzenden Besitzern durch ortspolizeiliche Verfügung nicht gefordert werden.[10]) Ist die Beseitigung zur Trockenlegung des Weges gleichwohl erforderlich, so muß dieselbe dem Wegebaupflichtigen aufgegeben werden, welcher seinerseits nöthigenfalls im Enteignungswege die erforderlichen Grundstücke oder Pflanzungen erwerben muß.[11])

Es kann jedoch durch Polizeiverordnung vorgeschrieben werden, daß Gebäude in bestimmter Entfernung von öffentlichen Straßen nicht errichtet, bezw. Anpflanzungen nicht angelegt werden dürfen, da nach § 6 lit. b des Gesetzes vom 11. März 1850 zu den Gegenständen der ortspolizeilichen Vorschriften die Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen gehört, und § 12 a. a. O. die Bezirksregierungen ermächtigt, in Polizeiverordnungen die im § 6 aufgeführten Gegenstände zu regeln.[12]) In dieser Beziehung greift die Befugniß der zum Erlaß von Polizeiverordnungen berechtigten Behörden über die durch § 10 II 17 A.L.R. begrenzte Befugniß der Ortspolizeibehörden hinaus.

Bestehen solche Verordnungen zu Recht, so kann die Beseitigung der nach Erlaß derselben errichteten Gebäude und gemachten Anpflanzungen dem Eigenthümer aufgegeben werden; die Beseitigung

---

[7]) O.V.G. E. Bd. 13 S. 420, vgl. Bd. 8 S. 409, Abbrennen eines Feldziegelofens.

[8]) S. oben Anm. 2.

[9]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 13 S. 423.

[10]) Vgl. O.V.G. E. Bd. 12 S. 315.

[11]) S. oben § 3 Nr. 8 S. 55 d. W.

[12]) S. oben § 32 S. 480 u. O.V.G. E. Bd. 11 S. 377, vgl. O.V.G. E. Bd. 13 S. 395, O.T. E. v. 10. Jan. 1878 (M.Bl. S. 54).

der bei Erlaß der Polizeiverordnung schon vorhandenen Baulichkeiten und Pflanzungen kann dagegen nur von dem Wegebaupflichtigen gefordert werden.

Der Umstand, daß ohne die etwa erforderliche polizeiliche Genehmigung gebaut worden, rechtfertigt noch nicht die Beseitigung einer Anlage. Diese kann erst angeordnet werden, wenn die Anlage gegen das bestehende öffentliche Recht verstößt.[13])

4. Der Entwurf einer Wegeordnung von 1865 enthielt folgende Bestimmungen:[14])

§ 51. Teiche, Lehm- Sand- und andere Gruben, welche von öffentlichen Wegen nicht mindestens 2 Ruthen entfernt sind, müssen, wenn es zur Sicherheit des Verkehrs nöthig ist, nach Anordnung der Behörden mit Einfriedigung versehen werden. Ensteht das Bedürfniß bei Anlegung neuer oder Verlegung bestehender Wege, so ist die Einrichtung der Anlage auf Kosten des Wegebaupflichtigen, sonst auf Kosten des Besitzers zu bewirken, welchem auch in beiden Fällen die Unterhaltung der Anlage obliegt.

§ 52. Wind- und Wassermühlen, andere Trieb- oder Räderwerke, Schießstände, Bienenhäuser, Abdeckereigruben und dergleichen Anlagen, welche die öffentlichen Wege oder den Verkehr auf denselben gefährden oder erheblich belästigen, dürfen nur in angemessener, den örtlichen Verhältnissen gemäßer Entfernung von öffentlichen Fahrwegen errichtet werden. Hinsichtlich der durch Wind bewegten Triebwerke bewendet es in dieser Beziehung bei der Anordnung im § 13 des Gesetzes vom 1. Juli 1861 (G.S. S. 749). Hinsichtlich der Anlagen, welche nach § 1 desselben Gesetzes einer besonderen polizeilichen Genehmigung bedürfen, sind die näheren Bestimmungen in dem durch jenes Gesetz geordneten Verfahren zu treffen. Hinsichtlich der übrigen Anlagen geschieht dies durch die Ortspolizeibehörde, und ist dieserhalb deren Genehmigung einzuholen.

Bestehende Anlagen der erwähnten Art müssen nach Anordnung der Behörden für den Verkehr möglichst gefahrlos gemacht werden.

Wegen der Kosten sind die im § 51 ertheilten Vorschriften maßgebend.

§ 53. Wenn die an einem öffentlichen Fahrwege belegenen Grundstücke mit Bäumen oder Hecken besetzt sind, müssen die über-

---

[13]) O.V.G. E. Bd. 1 S. 326, Bd. 5 S. 389, Bd. 6 S. 292, Bd. 11 S. 381, Bd. 13 S. 393.

[14]) Drucks. d. H.H. 1865 Nr. 11 S. 67.

hängenden Zweige, soweit nöthig, von den Eigenthümern ohne Anspruch auf Entschädigung weggeschafft werden. Gebäude, Einhegungen, Bäume und Sträucher, welche in Zukunft auf solchen Grundstücken angebracht werden, müssen in der zur Austrocknung des Weges erforderlichen Entfernung, welche jedoch höchstens bis zu 16 Fuß vom Rande des Weges oder des zugehörigen Grabens verlangt werden kann, vom Wege zurückbleiben.

Müssen solche Pflanzungen, welche bei Verkündung dieser Ordnung schon vorhanden sind, nach der Anordnung der Behörde zur Austrocknung des Weges gelichtet oder fortgeschafft werden, so ist der Eigenthümer derselben von dem Wegebaupflichtigen zu entschädigen, es sei denn, daß die zur Zeit der Verkündigung dieser Ordnung bestehenden gesetzlichen Vorschriften der Behörde die Befugniß einräumen, die Lichtung oder Beseitigung von dergleichen Pflanzungen ohne Entschädigung zu fordern.

Die Motive [15]) bemerken hierzu Folgendes:

„Die §§ 51—53 enthalten Einschränkungen des Eigenthums der anliegenden Grundbesitzer, welche schon in dem ersten Entwurfe erscheinen und nach dem Gutachten der Sachverständigen erforderlich sind, um die Wege im fahrbaren Stande zu erhalten und bei Benutzung derselben Unglücksfälle zu verhüten. Die Nothwendigkeit und Nützlichkeit dieser Bestimmungen ist für sich so deutlich, daß es dazu nur einzelner erläuternder Bemerkungen bedürfen wird, ist auch — was den Umfang der Wege selbst angeht — in dem § 345 Nr. 9 des Strafgesetzbuchs vom 18. April 1851 und in weiterer Ausdehnung in dem § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anerkannt. Ebenso dienen wiederum die älteren Gesetze zum Anhalt. Das Ostpreußische Wegereglement vom 28. Juni 1764, das Westpreußische Reglement vom 4. Mai 1796 § 20 und das Reglement im Herzogtum Pommern und in den Herrschaften Lauenburg-Bütow vom 25. Juni 1752 Nr. 18 verbieten das Ausgraben von Lehmkuhlen oder Gruben nahe an den öffentlichen Wegen; nach den §§ 21 und 22 des Schlesischen Reglements vom 11. Januar 1767 ist verboten, „Lehm-, Sand-, Ziegelerden- und viele andere schädliche und gefährliche Gruben" nahe an die öffentlichen Landstraßen zu machen, die vorhandenen sollen sofort verschlagen oder ein Zaun vorgezogen werden, „damit nicht bei der Nachtzeit, oder durch andere unvorherzusehende Fälle, ein Unglück oder Schaden causirt werden möge". Abdeckergruben oder Luderstellen sollen gänzlich von

---

[15]) A. a. O. S. 110.

der Landstraße weg an einen anderen Ort verlegt werden, „wo sie nicht sobald gesehen werden können". Dasselbe bestimmt wörtlich die Wegeordnung für das Fürstenthum Halberstadt vom 19. November 1769 Nr. 20. Das Patent vom 13. Juli 1804 wegen Besserung der Wege in dem Herzogthum Pommern und Fürstenthum Rügen verlangt die Zufüllung tiefer Löcher oder Grüfte an Landstraßen und Wegen bis auf 5 Fuß Entfernung; Backöfen sollen, wenn sie nicht ganz vermieden werden können und nicht über 10 Ruthen von dem Wege entfernt sind, nicht anders als mit dem Rücken gegen den Weg gekehrt angelegt werden. Das Sächsische Mandat vom 28. April 1781 § 7 duldet an den Straßen weder Steinbrüche, noch Sand-, Lehm- oder Thongruben, oder Hanf- und Flachsröſten, wenn sie nicht wenigstens 4 Ellen weit von der Straße entfernt sind, wenigstens sollen sie mit tüchtigen von den Besitzern zu erhaltenden Lehnen verwahrt werden; auch Vogelstangen, neue Windmühlen und Schießplätze sollen nicht an der Straße errichtet werden u. s. w.[16])

Sehr zahlreich und wesentlich übereinstimmend sind die dem § 53 entsprechenden Vorschriften der bestehenden Gesetze über die Entfernung von Hecken, Bäumen, Zweigen, Aesten u. s. w. und über das Beschneiden der Hecken (Wallhecken), welche besonders in der Provinz Westfalen vorkommen. Die Nothwendigkeit bezüglicher Bestimmungen ist daher auch besonders aus dieser Provinz angeregt.[17])

---

[16]) Nach den Reskripten v. 7. Juni 1828, 29. Okt. 1835, 23. Aug. 1846, 20. Okt. 1837 und 6. April 1844 — v. Kampß, Annalen XII S. 544, 780, XIX S. 1109, XXI S. 548, 549; Min.Bl. d. inneren Verwaltung 1844 S. 85 — ist bezüglich der Windmühlen in der Regel eine Entfernung von 20 Ruthen von den Wegen vorgeschrieben; nach den Reskripten vom 28. Dez. 1820 und 26. Juli 1835 sollen auch Bienenstöcke von der Nähe öffentlicher Wege entfernt werden. Cfr. v. Rönne, Wegepolizei S. 464 u. dessen Baupolizei 2. Aufl. 1854 S. 565 ff.

[17]) Cfr. Zeller, Handbuch der preuß. Wegepolizei, Berlin 1831 S. 53, Ostpreußisches Reglement v. 24. Juni 1764 § 25 und übereinstimmend Westpreußisches Reglement vom 4. Mai 1796 § 20, Hinterpommersches Reglement v. 25. Juni 1752 Nr. 18, Vorpommersches Patent vom 13. Juli 1804 §§ 2, 9, Reglement der Kurmärkischen Kammer vom 23. April 1764, Sächsisches Mandat vom 28. April 1781 § 5; Edikt des Fürstenthums Minden vom 19. Sept. 1735 Nr. 1, Münster'sche Edikte vom 20. Juli 1659, 28. Jan. 1719 Nr. 1, 5. Juni 1765 Nr. 10, 11, Paderbornsche Polizei-Ordnung von 1655 cap. 31; Verordnung vom 24. März 1753, Edikt vom 22. Febr. 1783 Nr. 1, Verordnung der Grafschaft Mark vom 23. Febr. 1676 Nr. 1, Edikt vom 7. Jan. 1769 § 5, Chausseebauedikt vom 31. Mai 1796 §§ 56 ff.; Clevesches Reglement vom 2. Febr. 1768 § 5; Verordnungen des Herzogthums Westfalen v. 14. Jan. 1769 u. 30. Aug.

Der häufig in den älteren Verordnungen ausgesprochene gesetzliche Gesichtspunkt ist, daß die freie Luft, Wind und Sonnenschein nicht abgehalten werden und die Austrocknung der Wege nicht behindert wird. „Weil," sagt das Edikt vom 9. Januar 1769 für die Grafschaft Mark § 5, „die Hecken und Sträucher behindern, daß die Sonne und der Wind die Wege austrocknen können, die Erfahrung auch lehrt und der Augenschein überall klar erweiset, daß die Wege, welche mit Bäumen und Hecken besetzt sind, nicht allein niemals in gutem Stande sich befinden, sondern auch von Zeit zu Zeit schlimmer und endlich ganz faul und unbrauchbar werden, nicht weniger, daß alle zur Verbesserung derselben angewendeten Kosten vergeblich sind und der geringe Vortheil, den eigennützige Eigner von den Bäumen ziehen möchten, dagegen nicht zu vergleichen sind. Als sollen" u. s. w. Die gleichen Rücksichten walten noch heute ob.

Die Formulirung der §§ 51—53 gestattet die größtmögliche Anpassung der ausgesprochenen Grundsätze an die konkreten Verhältnisse. Es wird dadurch ein Hinausgehen über das wirkliche Bedürfniß in den einzelnen Fällen vermieden. Im Uebrigen ist die praktische und technische Erfahrung leitend gewesen.

Die Anlagen, welche durch den § 52 betroffen werden, erschöpfend in dem Gesetz aufzuführen, ist bei der Mannigfaltigkeit und dem stets neuen Auftauchen solcher Anlagen unausführbar. Aus gleichem Grunde kann die Anwendbarkeit des § 52 nicht davon abhängig gemacht werden, daß die betreffenden Anlagen zuvor in allgemeinen Polizei = Verordnungen bezeichnet sind. Insoweit thunlich und zweckmäßig sein sollte, über gewisse Anlagen in dieser Weise zu bestimmen, schließt der § 52 ein solches Verfahren nicht aus.

Den Erlaß solcher Polizei-Verordnungen zur Regel oder zum gesetzlichen Erforderniß zu machen, würde für die Adjazenten des

---

1808. — Scotti, Sammlung Churkölnischer Gesetze Abth. 2 Th. 2 S. 400; — Verordnung in Veste Recklinghausen vom 30. Mai 1781 Nr. 5; Jülich-Bergische Polizei-Ordnung vom 10. Okt. 1554 Nr. 7; Churfürstlich Cölnische Verordnung vom 10. April 1684; Reglement für das Herzogthum Geldern vom 4. Sept. 1764 Nr. 13 u. s. w. In den ehemals Nassauischen Landestheilen sind über diesen Gegenstand noch mehrfach Verordnungen ergangen. Für das Gebiet des französischen Rechts vgl. Code civil Art. 671, Ges. v. 16. Dez. 1811 u. s. w., s. ferner Landstraßen- und Wege-Reglement für das Herzogthum Schlesien u. die Grafschaft Glatz v. 11. Jan. 1767 § 1. Jaekel, Wegegesetzgebung für Schlesien, Breslau 1871 S. 4. Kurhess. Ges. vom 22. Juni 1843 (G.S. S. 29) und vom 24. Dez. 1819.

Weges selbst leicht überwiegende Nachtheile mit sich führen. Wegen der nothwendig generalisirenden Haltung der Polizei-Verordnungen würden häufig Anlagen der Beschränkung unterworfen werden, welche bei konkreter Erwägung von jener befreit werden könnten. Nach der anderen Seite hin läßt eine geeignete Handhabung des Gesetzes Inkonveniènzen nicht befürchten. Ein jeder wird beurtheilen können, ob eine von ihm zu errichtende Anlage unter den Gesichtspunkt des § 52 fällt, und es wird in zweifelhaften Fällen keine übermäßige Belästigung sein, wenn die Genehmigung nachgesucht wird.

Bei den Unterscheidungen, welche im § 52 hinsichtlich der überhaupt in Betracht kommenden Anlagen gemacht sind, ist der Gesichtspunkt gewesen, mit den bestehenden gesetzlichen Vorschriften über die Errichtung gewerblicher Anlagen möglichst in Einklang zu bleiben. Für die Mühlenanlagen ist eine bestimmte Vorschrift im § 13 des Gesetzes vom 1. Juli 1861 gegeben, welche sich aus den bei dessen Berathung beigebrachten Motiven rechtfertigt und den Hinblick auf obige, schon früher in der Praxis festgestellte Grundsätze hat. Hinsichtlich einer großen Zahl anderer hier in Betracht kommender gewerblicher Anlagen ist Gelegenheit gegeben, den Anforderungen des § 52 bei dem ohnehin stattfindenden Konzessionsverfahren Genüge zu thun.

Eine Entschädigung für die nach den beregten Beziehungen auferlegten Beschränkungen billigt, soviel bekannt, keines der bestehenden Gesetze. Gegenwärtig ist davon ausgegangen, daß es hinsichtlich der Beseitigung von Pflanzungen bei dem bestehenden Rechte verbleibt; soweit aber provinzielle Verordnungen nicht vorhanden sind, der Eigenthümer zu entschädigen ist. Diese Behandlung erschien am geeignetsten, da, wie erwähnt, die bestehende Gesetzgebung fast überall diesen Punkt berührt, und keine Ursache ist, darin etwas zu ändern.

Hinsichtlich der übrigen Beschränkungen erscheint als die geeignetste und in allseitiger Billigkeit beruhende Bestimmung, daß, soweit es sich um schon vorhandene Wege handelt, die Eigenthümer eine Entschädigung nicht zu beanspruchen haben, solche aber zugebilligt wird, sofern und soweit es sich bei Anlegung neuer Wege um die erste Einrichtung der nöthigen Schutzvorrichtungen handelt. Einige Mitleidenschaft kann von den Adjazenten aus mehrfach beregten Gründen füglich in Anspruch genommen werden, und wo es sich um schon bestehende Verhältnisse handelt, läßt sich nicht mehr verfolgen, welche Anlage, ob die des Weges oder der Adjazenten,

zuerst errichtet ist und eine Rücksicht bei Errichtung der anderen in Anspruch nehmen konnte."

Die Kommission des Herrenhauses[18]) nahm die §§ 51 und 52 unverändert an. Bei § 53 kam zur Sprache, daß die Vorlage der vom Jahre 1862 gleich ist und daß erhebliche Aenderungen, welche die damalige Kommission beschlossen hatte, unberücksichtigt geblieben sind. Jene Aenderungen gingen dahin, die Anordnungen des § 53 lediglich für Chausseen und Kreisstraßen gelten zu lassen, sie auch nur auf künftige Anbauten oder Anpflanzungen zu beschränken und für Fälle nicht gütlicher Einigung ein einfaches polizeiliches Entscheidungs- resp. Rekursverfahren festzustellen. Zunächst kam in Frage, ob es ein Bedürfniß sei, nach dem Vorschlage der Regierung für öffentliche Fahrwege aller Art solche Beschränkungen zuzulassen. Man erkannte allseitig an, daß man dem § 53 eine zu enge Grenze setzen würde, wenn man seinen ganzen Inhalt lediglich für Chausseen und Kreisstraßen gelten lassen wollte. Im ersten Theile des Alinea 1 ist nur die Verpflichtung der Adjazenten, überhängende Aeste und Zweige zu entfernen, ausgesprochen. Die Kommission war einig, daß dies eine bereits allgemein bestehende und für den Wegebau nothwendige Verpflichtung ist, und daß daher dieser Theil des Alinea 1 jedenfalls nicht lediglich auf Chausseen und Kreisstraßen beschränkt werden kann. Zum 2. Theil des Alinea 1 aber war das Amendement gestellt:

> hinter den Worten „welche in Zukunft auf solchen Grundstücken" einzuschalten: „an Chausseen oder Kreisstraßen".

Die Herren Vertreter der Staatsregierung erklärten sich gegen das Amendement, da für Gemeindewege ein ebenso dringendes Bedürfniß, ihnen Luft und Sonne zu geben, vorhanden sein könne, als für Chausseen und Kreisstraßen. Eine Bestimmung, wie sie der § 53 geben wolle, sei schon in den meisten Provinzial-Ordnungen enthalten, auch in denjenigen Wegeordnungs-Entwürfen enthalten gewesen und für nützlich erkannt, welche den Provinziallandtagen zur Begutachtung vorgelegen haben.

Das Amendement wurde abgelehnt.

Weiter kam in Frage, ob es für die Erhaltung der Wege nothwendig sei, Anbauten oder Anpflanzungen bis zu einer Entfernung von 16 Fuß untersagen zu dürfen. Dem Antrag:

> statt „16 Fuß" zu setzen „10 Fuß"

schloß die Kommission sich mit Stimmenmehrheit an.

---

[18]) A. a. O. S. 131.

Endlich kam in Frage, ob in Alinea 1 das Untersagungsrecht, neue Anpflanzungen in größerer Nähe als 10 Fuß vom Wege ab vorzunehmen, dahin zu verstehen sei, daß auch die Erneuerung von Forstpflanzungen, welche bereits in größerer Nähe bestehen, nach deren Abtriebe ohne Entschädigung des Grundeigenthümers im Bereiche von 10 Fuß Entfernung untersagt werden könne. Man erachtete für unbillig, auch in solchem Untersagungsfalle dem Grundbesitzer einen Entschädigungsanspruch nicht zubilligen zu wollen und man erkannte die Fassung des Alinea 1 für eine solche, welche im besagten Falle den Entschädigungsanspruch mindestens zweifelhaft machen könne.

Es ward daher das Amendement gestellt:

hinter Alinea 2 den Zusatz zu machen:

„Forstpflanzungen, welche in Folge von Abtrieben und behufs neuer Kulturen angelegt werden, sind bisher vorhandenen Pflanzungen gleich zu achten"

Dieses Amendement fand Annahme. Die Alinea 2 und 3 der Vorlage wurden unverändert angenommen.

Das Plenum des Herrenhauses trat den Beschlüssen seiner Kommission bei.[19])

Der Entwurf von 1875[20]) enthält folgende Aenderungen der Vorlage von 1865: Im zweiten Satz des § 51 sind auch die Kosten der Unterhaltung, insoweit letztere über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zweck dienender Anlagen hinausgeht, dem Wegebaupflichtigen zur Last gelegt. Der § 52 ist gestrichen und im ersten Satz des früheren § 53 ist die früher auf 16 Fuß normirte Entfernung auf 3 Meter bemessen. Für Weglassung des früheren § 52 war nach den Motiven[21]) die Rücksicht bestimmend, daß die Ordnung des Gewerbewesens in seinem vollen Umfange der Zuständigkeit des Reichs angehört, hinsichtlich der durch Wind bewegten Triebwerke bereits durch die Gewerbeordnung die nöthigen Vorschriften getroffen sind, aus den übrigen in den früheren Entwürfen erwähnten Anlagen aber erfahrungsmäßig eine wirkliche Gefahr bei Benutzung der öffentlichen Wege nicht erwächst.

In der Kommission des Abgeordnetenhauses[22]) wurde § 51

---

19) Stenogr. Ber. 1865 S. 147 ff.

20) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 24 S. 14.

21) A. a. O. S. 109.

22) Drucks. 1875 Nr. 331 S. 34.

unverändert angenommen. § 52 (früher 53) rief dagegen eine lebhafte Diskussion hervor. Man nahm vorzugsweise Anstoß daran:

1. daß in ländlichen Ortschaften Gebäude künftig 3 Meter vom Rande des Weges zurücktreten sollen,
2. daß Pflanzungen, zu welchen die Regierungsvorlage unzweifelhaft auch geschlossene Waldungen und Parkanlagen rechnet, beim Inkrafttreten des Gesetzes nach Anordnung der Behörde bis auf 3 Meter gelichtet oder fortgeschafft werden können.

Diesen Bedenken entsprach ein Antrag: in Alinea 1 das Wort „Gebäude", Alinea 2 aber ganz zu streichen. Für den Antrag wurde mehrseitig angeführt:

Es sei nicht abzusehen, weshalb man die Besitzer in ländlichen Ortschaften schlechter stellen wolle, als die Städter, welche bis dicht an die Straßen bauen könnten. Das Recht, durch Forsten Lichtstreifen an der Straße herzustellen, werde zu unnöthigen Härten führen. Die Lichtstreifen würden meist öde liegen bleiben, da sie sich nur zur Waldkultur zu eignen pflegten, eine andere wirthschaftliche Nutzung sich auch schon durch die Lage von selbst verbiete. Für den Besitzer des Waldes repräsentire dies eine bedeutende wirthschaftliche Einbuße, denn er könne gezwungen werden, pro Kilometer der durch die Forst laufenden Wege 6000 Quadratmeter Fläche zu lichten und ungenutzt liegen zu lassen. Die Waldungen würden in den meisten Fällen auch ohne Lichtung in fahrbarem Stande zu erhalten sein. In den Landestheilen, in welchen die Wegeaufsicht sich noch in den Händen bureaukratischer Behörden befinde (z. B. Posen), könne eine solche Befugniß der Behörde leicht zur Chikane gegen mißliebige Besitzer führen. Die Streichung des Absatz 2 empfehle sich zur Erhaltung eines gleichmäßigen Verfahrens und zur Vermeidung weitläufiger Untersuchung, ob in dem einen oder andern Falle ein Entschädigungsanspruch zu erheben sei.

Die Vertheidiger der Vorlage vermochten in derselben die gefürchtete Härte nicht zu ersehen. Sie wiesen darauf hin, daß die Beseitigung der Pflanzungen nicht obligatorisch, sondern nur fakultativ angeordnet und in das Ermessen der Organe der Selbstverwaltung gestellt sei, daß der Lichtstreifen auch nicht im Minimum, sondern im Maximum auf 3 Meter normirt, also ein völlig ausreichender Spielraum gelassen, partikularrechtlich gegenwärtig sogar ein weit größerer Lichtraum vorgeschrieben sei. Gegen die Streichung des Absatz 2 wurde geltend gemacht, daß derselbe einfach das bestehende Recht konservire, und daß kein Grund vorliege, die Grund-

eigenthümer künftig besser zu stellen, als sie nach dem gegenwärtigen Recht stehen.

Bezüglich der Gebäude wurde aus der Kommission darauf aufmerksam gemacht, daß durch Zurücktreten der in den ländlichen Ortschaften meistens mit Stroh gedeckten Gebäude von der Fahrstraße die Feuersgefahr vermindert werde, und daß eine Parallele mit städtischen Verhältnissen ungeeignet erscheine, weil die städtischen Gebäude mit Steindach versehen seien.

Hieran anknüpfend bemerkte der Vertreter der Staatsregierung: Auch in den Städten könnten, wie dies durch den Gesetzentwurf, betreffend die Anlegung von Straßen und Plätzen in ländlichen Ortschaften[23]) klar gestellt wird, Baufluchtlinien, die von den Straßenfluchtlinien verschieden wären, festgesetzt und die Grundeigenthümer dadurch verpflichtet werden, mit ihren Gebäuden hinter der Straßenfluchtlinie zurückzubleiben. Er empfahl die Ablehnung aller Abänderungsanträge.

Bei der Abstimmung in erster Lesung lehnte die Kommission die vorerwähnten Abänderungsanträge ab; bei der zweiten Lesung fand indessen ein Antrag, als Alinea 3 einzuschalten:

> Die Beseitigung von Bäumen in forstmäßig bewirthschafteten Waldungen und in Parkanlagen kann auf Grund vorstehender Bestimmung nicht verlangt werden,

mit 15 gegen 6 Stimmen Annahme.

Der Entwurf von 1876[24]) ist, abgesehen von unwesentlichen redaktionellen Aenderungen, dem Entwurf von 1875 gleichlautend, doch fehlt der vorstehend bezeichnete, von der Kommission eingefügte Zusatz. Nach den Motiven[25]) ist die Beseitigung von fast allen Provinzialbehörden im Interesse einer ordnungsmäßigen Wegeunterhaltung für unabweisbar erklärt.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses[26]) fügte den bezeichneten Zusatz aus den oben wiedergegebenen Gründen wieder ein, jedoch unter Weglassung der Worte „und in Parkanlagen". Man war der Ansicht, daß es sehr schwer sein werde, den Begriff der Parkanlagen so zu begrenzen, daß die Wegeaufsichtsbehörde in der Lage sei, richtig zu beurtheilen, ob Anpflanzungen in der Nähe von Wohnhäusern oder in Gärten unter den Begriff der Parkanlagen

---

[23]) Vgl. Ges. v. 2. Juli 1875, G.S. S. 561.

[24]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 17 §§ 58, 59 S. 16.

[25]) A. a. O. S. 26.

[26]) Drucks. d. Abg.H. Nr. 152 S. 24 u. 52.

zu bringen seien, daß daher die Bestimmung auf eine ungerechtfertigte Bevorzugung des großen Grundbesitzes hinauslaufe, indem dieser sich gegen die gesetzliche Bestimmung durch die Art seiner Gartenanlagen schützen könne, während dem ärmeren Mann auf Grund der Bestimmung des Absatzes 2 ohne Weiteres die Bäume und Sträucher fortgenommen würden.

Auch der Entwurf von 1877/78[27]) hält an den früheren Vorschlägen fest. Die Motive[28]) bezeichnen es als nicht hinlänglich gerechtfertigt, von dem Grundsatze, wonach der Zutritt von freier Luft, Wind und Sonnenschein den Wegen zu gewähren ist, bezüglich der Besitzer von forstmäßig bewirthschafteten Waldungen oder von Parkanlagen eine Ausnahme zu machen.

In der Kommission[29]) fanden die Einschränkungen des Eigenthums, welchen sich die Grundbesitzer nach § 65 (früher 53) zur Erhaltung eines fahrbaren Zustandes der Wege unterwerfen sollen, vielfach Widerspruch. Die bereits in den Vorjahren gelegentlich der Diskussion geltend gemachten Gründe wurden wiederholt und es wurde der zweite und dritte Satz des § 65 in beiden Lesungen mit großer Mehrheit gestrichen.

---

[27]) Drucks. d. Abg.H. 1877/78 Nr. 14 §§ 64, 65 S. 14.
[28]) A. a. O. S. 46.
[29]) Drucks. 1877/78 Nr. 181 S. 23.

Theil VI.

Entwurf einer Wegeordnung mit Motiven.

Entwurf einer Wegeordnung.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtages, für den Umfang der Monarchie, mit Ausschluß der Provinzen Hannover, Hessen-Nassau, Schleswig-Holstein mit Lauenburg und der Hohenzollernschen Lande, was folgt:

Erster Titel.

Von den öffentlichen Wegen im Allgemeinen.

§ 1.

Oeffentliche Wege sind solche, welche zu allgemeinem Gebrauche dienen und demselben nicht kraft Privatrechts entzogen werden können.

Beschränkungen des allgemeinen Gebrauchs nach der Eigenschaft der Wege als Fahr- oder Fußwege oder nach der besonderen Bestimmung derselben als Mühlen-, Kirchen-, Schulwege ꝛc. heben die Eigenschaft der Wege als öffentlicher nicht auf.

Zeitweiliger Hinwegfall des allgemeinen Gebrauchsrechts überhaupt hebt nur für die Dauer des ersteren die Eigenschaft der Wege als öffentlicher auf.

§ 2.

Dadurch, daß Wege als Koppel-, Feld-, Holzwege ꝛc. einer Mehrheit (Genossenschaft, Interessentenschaft ꝛc.) zustehen, oder der feld-, flur- und forstpolizeilichen Aufsicht unterliegen, wird die Eigenschaft derselben als öffentlicher nicht begründet.

Die Ortspolizeibehörde ist jedoch auf Anrufen eines Interessenten berechtigt, Anordnungen zu treffen, was im Interesse des Verkehrs zu geschehen hat. Bezüglich solcher Anordnungen kommen die §§ 55 ff. des Zust.Ges. vom 1. August 1883 zur Anwendung.

§ 3.

Oeffentliche Fahrwege dürfen von Jedermann zum Gehen, Reiten, Fahren und zum Viehtransport, öffentliche Fußwege nur zum Gehen benutzt werden. Privatrechtliche Befugnisse zu einer anderweiten Benutzung öffentlicher Fußwege werden hierdurch nicht berührt. Die Benutzung öffentlicher Fußwege zum Fahren mit Schubkarren, zum Reiten oder zum Führen von Vieh kann durch die Wegepolizeibehörde gestattet werden, wenn dies durch ein Bedürfniß des öffentlichen Verkehrs erfordert wird.

Ebenso können Beschränkungen der Benutzung öffentlicher Fahr- und Fußwege im öffentlichen Interesse angeordnet werden. Die Genehmigung zum Befahren öffentlicher Wege mit Lokomotiven und anderen untheilbaren Lasten kann von der Gewährung einer Entschädigung an den Wegebaupflichtigen abhängig gemacht werden.

§ 4.

Der Wegebaupflichtige oder sonstige am Wegekörper Berechtigte hat die von den zuständigen Behörden beschlossene Herstellung und Veränderung von Telegraphenlinien, Eisenbahnübergängen, Brücken, Durchlässen und Drainagen in seinem Straßengebiete zu gestatten. Die zuständige Behörde kann im Falle des öffentlichen Interesses genehmigen, daß die Ausführung derartiger Anlagen durch die Festsetzung der Entschädigung nicht aufgehalten werde. Eine Entschädigung ist nur insoweit zu gewähren, als durch derartige Anlagen eine Erschwerung der Wegebaulast oder eine Beeinträchtigung der Nutzungen veranlaßt wird.

Die Festsetzung der Entschädigung erfolgt nach Maßgabe des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874.

Die Anlage von anderweiten Anstalten innerhalb des Wegegebiets, welche nicht durch besondere Gesetze vorgesehen sind, erfordert neben der Genehmigung der zuständigen Behörde die Zustimmung des Wegebaupflichtigen, bezw. des Eigenthümers des Straßenkörpers. Der Betrieb von Pferde-Eisenbahnen wird durch Polizei-Verordnungen geregelt.

§ 5.

Die Wegebaulast begreift die Verpflichtung in sich, dem Bedürfniß des Verkehrs entsprechend

1. die Wege anzulegen, zu verlegen und einzuziehen,
2. die Wege zu unterhalten und zu verbessern,

3. Verkehrshindernisse auf den Wegen zu beseitigen,
4. die durch Anlegung, Verlegung und Einziehung von Wegen, sowie durch Umwandlung von Privatwegen in öffentliche gesetzlich begründete Entschädigung zu gewähren.

§ 6.

Die Wegebaulast erstreckt sich in gleicher Weise auf die Anlegung und Unterhaltung aller Zubehörungen der öffentlichen Wege.

§ 7.

Als Zubehörungen der öffentlichen Wege gelten alle zur Vollständigkeit der Wegeanlage oder zum Schutze und zur Sicherheit derselben und ihrer Benutzung nöthigen Anstalten und Vorrichtungen, namentlich Brücken und Fähren über die nicht schiffbaren Theile von Gewässern, Furthen, Durchlässe, Entwässerungsanstalten, Böschungen, Baumpflanzungen, Schutzgeländer, Wegweiser, Warnungstafeln u. dergl. m.

Ebenso gelten als Zubehörungen der öffentlichen Wege alle zur Verhütung oder Beseitigung von nachtheiligen Folgen der Wegeanlagen erforderlichen Vorrichtungen.

§ 8.

Brücken und Fähren über die schiffbaren Theile von Gewässern gelten nicht als Zubehörungen der öffentlichen Wege, sondern als besondere Anlagen, auf welche die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht Anwendung finden.

Ebenso werden Anstalten und Vorrichtungen, welche, wie die nur zum Gebrauche der angrenzenden Grundbesitzer dienenden Brücken über die Seitengräben der Wege und Durchfahrten durch diese Gräben einem der Wegeanlage fremden Zweck dienen, als Zubehörungen der Wege nicht angesehen.

§ 9.

Die Reinigung der Straßen und öffentlichen Plätze, sowie der Zubehörungen derselben innerhalb der Städte und ländlichen Ortschaften gehört nicht zu der Wegebaulast. Dieselbe liegt ebenso, wie die Beleuchtung, wo solche erforderlich ist, falls nicht durch gültige Ortsstatuten etwas Anderes bestimmt ist, den Gemeinden ob.

§ 10.

Die unbeschadet des allgemeinen Gebrauchs zulässige Nutzung der öffentlichen Wege und ihrer Zubehörungen steht, soweit nicht

ein Anderer kraft privatrechtlichen Titels darauf Anspruch hat, dem Wegebaupflichtigen zu.

§ 11.

Die an öffentlichen Wegen oder Zubehörungen derselben bestehenden privatrechtlichen Nutzungs- oder sonstigen Rechte Dritter müssen dem Wegebaupflichtigen auf sein Verlangen, soweit dies im Interesse des öffentlichen Verkehrs oder zu einer ordnungsmäßigen Wegeunterhaltung für erforderlich zu erachten ist, gegen Entschädigung abgetreten werden. Bei Berechnung der letzteren sind die Lasten, welche dem Berechtigten oblagen, von dem Werth der Nutzungs- oder sonstigen Rechte in Abrechnung zu bringen.

Die Festsetzung der Entschädigung erfolgt nach Maßgabe des Enteignungsgesetzes.

Ueber die Nothwendigkeit der Abtretung solcher Privatrechte beschließt der Kreisausschuß.

§ 12.

Die bei der Regulirung oder Verlegung öffentlicher Wege entbehrlich werdenden Theile der alten Wege fallen, soweit nicht einem Dritten Eigenthums- oder Nutzungsrechte zustehen, demjenigen zu, auf dessen Kosten die neue Wegeanlage erfolgt (§ 38).

§ 13.

Auf Leinpfade, auf die nach Inhalt der Deichordnungen und Deichstatuten zugleich als Verkehrswege dienenden Deiche und Dämme sowie auf Eisenbahnen findet das gegenwärtige Gesetz keine Anwendung.

Zweiter Titel.

Von der Verpflichtung zum Wegebau.

A. Wegebaulast der Gemeinden.

§ 14.

Die Baulast in Betreff der öffentlichen Wege liegt derjenigen Gemeinde ob, durch deren Gemeindebezirk diese Wege führen.

Selbstständige Gutsbezirke werden den Gemeinden gleichgeachtet.

Soweit die Wege über Grundstücke führen, welche einem Gemeindebezirke noch nicht angeschlossen sind, einen solchen auch für sich nicht bilden, liegt die Baulast, bis nach erfolgter Regulirung der Kommunalverhältnisse, den Besitzern dieser Grundstücke ob.

§ 15.

Soweit ein öffentlicher Weg die Grenze zwischen zwei Gemeinden bildet, liegt die Baulast diesen gemeinschaftlich zu gleichen Theilen ob, falls nicht nachweislich die Grenze längs der einen Seite des Weges hinläuft. Dasselbe gilt in Ansehung der Brücken und Durchlässe, welche auf der Grenze liegen.

§ 16.

Die Wegebaulast in Betreff der Bürgersteige in den Städten und der öffentlichen Fußwege, welche zur Seite der Fahrstraßen in ländlichen Ortschaften oder bei bebauten Grundstücken vorüber führen, kann durch Ortsstatut den Eigenthümern der angrenzenden Grundstücke auferlegt werden.

§ 17.

In den Gemeinden erfolgt die Vertheilung der Wegebaulast nach dem für die Gemeindelasten bestehenden Vertheilungsmaßstab.

B. Wegebaulast weiterer Verbände.

§ 18.

Der Kreisausschuß beschließt über die Genehmigung und erforderlichen Falls über die Anordnung zur Bildung, Veränderung und Aufhebung von Verbänden mehrerer Landgemeinden oder Gutsbezirke behufs gemeinschaftlicher Unterhaltung der öffentlichen Wege (Wegebauverbänden).

Ueber die gemeinschaftlichen Angelegenheiten jedes Wegebauverbandes, insbesondere über die Aufbringungsweise und die Vertheilung der Kosten, sind, soweit dies nothwendig ist, die erforderlichen Festsetzungen durch ein unter den Betheiligten zu vereinbarendes Statut, welches der Bestätigung des Kreisausschusses bedarf, zu treffen. Kommt eine Vereinbarung binnen einer von dem Kreisausschusse zu bemessenden Frist nicht zu Stande, oder wird dem Statute die Bestätigung wiederholt versagt, so stellt der Kreisausschuß das Statut fest.

§ 19.

Ueber die in Folge Veränderung oder Aufhebung eines Wegebauverbandes nothwendig werdende Auseinandersetzung zwischen den Betheiligten beschließt der Kreisausschuß.

Gegen den Beschluß findet innerhalb zwei Wochen der Antrag auf mündliche Verhandlung im Verwaltungsstreitverfahren statt.

Streitigkeiten zwischen den betheiligten Gemeinden oder Gutsbezirken über Berechtigung oder Verpflichtung zur Theilnahme an den Nutzungen beziehungsweise Lasten des Wegebauverbandes unterliegen der Entscheidung des Kreisausschusses im Verwaltungsstreitverfahren.

§ 20.

Uebersteigt die Erfüllung der Wegebaulast in einzelnen Fällen die Kräfte der Verpflichteten, so ist der Kreis denselben eine Beihülfe zu gewähren verpflichtet.

Ueber die Voraussetzungen, unter denen eine solche Kreishülfe einzutreten hat, sowie über die Art und Weise der Aufbringung und das Maß derselben wird in einem von dem Bezirksausschuß nach Anhörung der Kreisvertretung festzustellenden Regulativ Bestimmung getroffen. Die Ausführung im einzelnen Falle auf Grund dieses Regulativs erfolgt durch den Kreisausschuß. Die Beschlüsse des Kreisausschusses sind endgültig.

§ 21.

Die auf den §§ 11 und 15 Th. II Tit. 15 A.L.R. beruhende Verpflichtung des Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen geht auf die Kreise über. Die Kreise erhalten vom Staate für die Uebernahme und Verwaltung dieser Straßen eine Jahresrente, welche der Summe entspricht, welche der Staat für die Unterhaltung und Verwaltung der betreffenden Wege durchschnittlich aufgewendet hat.

Die Jahresrente wird durch den Bezirksausschuß festgestellt. Gegen den Beschluß desselben findet die Klage bei dem Bezirksausschuß statt.

C. Wegebaulast aus besondern Rechtsgründen.

§ 22.

Titel des öffentlichen Rechts, durch welche die Wegebaulast abweichend von diesem Gesetz geordnet ist, bleiben in Kraft. Auf privatrechtliche Titel kann der Behörde gegenüber die Befreiung von der Wegebaulast nicht gestützt werden.

§ 23.

In allen Fällen, in welchen aus Gründen des öffentlichen Rechts die Wegebaulast abweichend von diesem Gesetz geordnet ist, und in allen Fällen, in welchen ein privatrechtlicher Entschädigungsanspruch begründet ist, weil die Wegebaulast von dem privatrechtlich

Verpflichteten auf den öffentlich-rechtlich Verpflichteten übergeht (§ 22), kann auf Antrag eines Betheiligten die Ablösung der bisherigen Verpflichtung erfolgen. Die in einer jährlichen Geldrente zu leistende Entschädigung wird von dem Bezirksausschuß festgesetzt. Gegen den Beschluß desselben findet die Klage bei dem Bezirksausschuß statt.

§ 24.

Wenn für die Benutzung von öffentlichen Wegen oder von Zubehörungen derselben eine Abgabe (Wege-, Pflaster-, Damm-, Brücken-Fährgeld ꝛc.) zu entrichten ist, so liegt die Baulast an Stelle des nach den Bestimmungen dieses Gesetzes sonst Verpflichteten dem Hebungsberechtigten, und zwar, soweit nicht bei Verleihung des Hebungsrechts abweichende Bestimmungen getroffen sind, in dem nach Maßgabe dieses Gesetzes zu bestimmenden Umfange ob.

§ 25.

Genügt eine solche Verkehrsanstalt in derjenigen Beschaffenheit, in welcher sie der Hebungsberechtigte nach den bei Verleihung des Hebungsrechts getroffenen Bestimmungen zu unterhalten verpflichtet ist, nicht den im Interesse des Verkehrs zu stellenden Anforderungen, und ist der Hebungsberechtigte nicht bereit, dieselbe diesen Anforderungen entsprechend zu verändern und zu unterhalten, so tritt die Wegebaupflicht des nach den Bestimmungen dieses Gesetzes sonst Verpflichteten ein.

Der Hebungsberechtigte ist in diesem Falle verpflichtet, die Verkehrsanstalt jenem Verpflichteten abzutreten. Dem Hebungsberechtigten steht für den ihm aus der hiermit verbundenen Aufhebung des Hebungsrechts erwachsenden Verlust in den Grenzen und nach Maßgabe der Verordnung vom 16. Juni 1838, die Kommunikationsabgaben betreffend (G.S. S. 353 ff.) eine Entschädigung zu. Dieselbe ist von dem in die Unterhaltung eintretenden Wegebaupflichtigen zu leisten und wird nach Maßgabe der genannten Verordnung mit den nachfolgenden Abweichungen festgestellt.

Der Entschädigungspflichtige ist gleich dem Hebungsberechtigten bei dem Verfahren zuzuziehen und mit seinen Erklärungen zu hören. Die zuzuziehenden beiden Sachverständigen werden je einer von dem Hebungsberechtigten und dem Entschädigungspflichtigen ernannt.

§ 26.

Geräth eine solche Verkehrsanstalt wegen Unvermögens des Hebungsberechtigten in Verfall, und kann ihre vorschriftsmäßige Unterhaltung nicht durch Uebernahme seitens eines leistungsfähigen

Dritten oder durch Beschlaglegung auf die Erträge sicher gestellt werden, so kann dem Hebungsberechtigten seine Berechtigung entzogen und die Anstalt nebst allem Zubehör dem ohne Bestehen eines Hebungsrechts Verpflichteten zur Unterhaltung überwiesen werden.

Eine Entschädigung an den Hebungsberechtigten wird nicht gewährt.

§ 27.

Uebersteigen die Abgaben, welche für die Benutzung von öffentlichen Wegen oder von Zubehörungen derselben zu entrichten sind (§ 23), die Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten, einschließlich der landüblichen Zinsen vom Anlagekapital, so sind dieselben auf den Antrag der sonst gesetzlich Verpflichteten auf einen diesen Kosten entsprechenden Betrag zu ermäßigen.

Ebenso sind diese Abgaben auf den Antrag der sonst gesetzlich Verpflichteten abzulösen.

Für den in Folge einer solchen Ermäßigung oder Ablösung theilweise oder ganz fortfallenden Betrag der Hebungen steht dem Hebungsberechtigten eine von dem Antragsteller zu leistende und nach den Bestimmungen des § 25 festzustellende Entschädigung zu.

§ 28.

Auch dem Hebungsberechtigten steht das Recht zu, die Aufhebung der mit dem Hebungsrecht verbundenen Baulast und deren Uebernahme seitens des sonst Verpflichteten zu verlangen, wenn er bereit und im Stande ist, den Unternehmer für den über den Werth des Hebungsrechtes etwa hinausgehenden Betrag der Baulast zu entschädigen und im Uebrigen auf das Hebungsrecht ohne Entschädigung verzichtet.

§ 29.

In den Fällen der §§ 25, 26 und 28 kann das Hebungsrecht, jedoch nur in einem den durchschnittlichen Kosten der Unterhaltung und Wiederherstellung der Verkehrsanstalt entsprechenden Betrage auf den in die Bauverpflichtung Eintretenden auf Ansuchen desselben übertragen werden.

§ 30.

Ueber die Verpflichtung zur Abtretung einer Verkehrsanstalt (§ 25), über die Entziehung der Hebungsberechtigung (§ 26), über die Ermäßigung und Ablösung der Abgaben und die den Hebungsberechtigten zu gewährende Entschädigung (§§ 25 und 27), sowie

über die Uebertragung der Baulast (§ 28) und des Hebungsrechtes (§ 29) beschließt der Bezirksausschuß.

Gegen den Beschluß findet die Klage bei dem Bezirksausschuß statt.

§ 31.

Wird ein öffentlicher Weg in Folge der Anlegung von Fabriken, Bergwerken, Steinbrüchen, Ziegeleien oder ähnlichen Unternehmungen vorübergehend, oder durch deren Betrieb dauernd in erheblichem Maße abgenutzt, so kann auf Antrag derjenigen, deren Unterhaltungslast durch solche Unternehmungen vermehrt wird, dem Unternehmer nach Verhältniß dieser Mehrbelastung ein angemessener Beitrag zu der Unterhaltung des betreffenden Weges auferlegt werden.

Der Staat, die Provinz und die Kreise sind zur Stellung derartiger Anträge nicht befugt.

Die Entscheidung auf die Anträge erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen des § 56 Abs. 1 und Abs. 5 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883.

Auf die Unternehmer von Eisenbahnanlagen finden die vorstehenden Bestimmungen nur soweit Anwendung, als es sich um solche Anlagen handelt, welche, wie Waarenmagazine und dgl., nur das Privatinteresse des Unternehmers betreffen, nicht aber durch den allgemeinen Zweck der Bahn, als öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung zu dienen, bedingt sind.

Bei den durch die Gesetze vom 3. November 1838 und 11. Juni 1874 begründeten Verpflichtungen der Unternehmer von Eisenbahnen bezüglich der Anlegung, Verlegung und Unterhaltung von Wegen behält es sein Bewenden.

Dritter Titel.

Von den Chausseen.

§ 32.

Die Verpflichtung, einen Weg als Chaussee nach den jederzeit geltenden Normativbestimmungen auszubauen und zu unterhalten, ist in der Wegebaulast (§§ 5—7) nicht enthalten.

§ 33.

Die Anlegung und Verlegung von Chausseen bedarf keiner staatlichen Genehmigung. Zur Anlegung und Verlegung von Chausseen, welche in Festungsrayons einmünden oder in Kreisen angelegt werden sollen, die an nicht deutsche Staaten grenzen, ist

jedoch die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erforderlich.

§ 34.

Die staatliche Anerkennung eines öffentlichen Weges als Chaussee (§ 12 des Ges. vom 20. Juni 1887, G.S. S. 301) hat zur Folge, daß der Unternehmer zur ordnungsmäßigen Unterhaltung der Chaussee als solcher nach Maßgabe der geltenden Normativbestimmungen verpflichtet ist und daß die zum Schutz und zur Erhaltung der Chausseen, sowie die zur Regelung des Verkehrs bestehenden gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden. Diese Wirkung tritt mit dem achten Tage nach der Ausgabe des die Bekanntmachung enthaltenden Amtsblattes ein.

§ 35.

Das Recht, auf Chausseen Chausseegeld zu erheben, kann auf Antrag des Unterhaltungspflichtigen vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach zuvor eingeholter gutachtlicher Aeußerung des Bezirksausschusses verliehen werden.

Der das Heberecht verleihende Ministerialerlaß ist durch die Amtsblätter derjenigen Bezirke und die Kreisblätter derjenigen Kreise, innerhalb deren Grenzen das Heberecht zur Anwendung kommen soll, bekannt zu machen.

Demnächst finden auf solche Chausseen die zusätzlichen Vorschriften zu dem Chausseegeldtarif von 29. Februar 1840 (G.S. S. 94), das Regulativ über das Verfahren bei Chausseegeld- und chausseepolizeilichen Uebertretungen vom 7. Juni 1844 (G.S. S. 167) sowie die im § 34 dieses Gesetzes bezeichneten Bestimmungen Anwendung.

§ 36.

Bei Umwandelung eines öffentlichen Weges in eine Chaussee müssen die Nutzungen des Weges von den Berechtigten auf Erfordern dem Bauunternehmer gegen Entschädigung abgetreten werden. Bei Berechnung der letzteren sind die Lasten, welche den Nutzungsberechtigten oblagen, von dem Werth der Nutzungen in Abrechnung zu bringen. Falls der Werth der Lasten den der Nutzungen übersteigt, findet eine Entschädigung für den Verlust der letzteren überhaupt nicht statt.

Der Bauunternehmer ist auch zur Leistung derjenigen Entschädigung verpflichtet, welche wegen Einstellung der Hebung von bisher im Zuge der Chaussee bestandenen Kommunikationsabgaben

(Wege-, Pflaster-, Brückengeld) an den Hebungsberechtigten etwa nach den Gesetzen zu leisten ist. Ueber die nach vorstehenden Bestimmungen zu gewährende Entschädigung beschließt der Bezirksausschuß.

Gegen diesen Beschluß findet die Klage im Verwaltungsstreitverfahren statt.

§ 37.

Erscheint die Unterhaltung eines öffentlichen Weges als Chaussee im Verkehrsinteresse nicht mehr geboten, so kann der Unterhaltungspflichtige auf seinen Antrag von der Unterhaltung dieses Weges als Chaussee durch den Oberpräsidenten entbunden werden, es verbleibt demselben aber die ihm sonst obliegende Unterhaltungspflicht. In diesem Falle ist die betreffende Chaussee in dem Chausseeverzeichniß (§ 12 Abs. 2 Ges. v. 20. Juni 1887) zu streichen.

Durch die Streichung fallen die Wirkungen des § 33 mit dem achten Tage nach Ausgabe des die betreffende Bekanntmachung enthaltenden Amtsblattes weg. Mit diesem Tage kommt auch eine etwa bestehende Hebeberechtigung in Wegfall.

Vierter Titel.

Von den Verpflichtungen Dritter in Beziehung auf den Wegebau.

§ 38.

Die Entziehung, die dauernde oder vorübergehende Beschränkung des Grundeigenthums zu Wegebauzwecken, sowie die Entnahme von Wegebaumaterialien erfolgen nach Maßgabe des Enteignungsgesetzes.

§ 39.

Derjenige, dessen Grundeigenthum zum Zwecke der Regulirung oder Verlegung eines Weges entzogen oder beschränkt wird, ist verpflichtet, auf die ihm zu gewährende Entschädigung die verfügbar werdenden Theile des alten Weges (§ 12), wenn sie mit seinen eigenen Grundstücken in unmittelbarem Zusammenhange stehen, nach dem Taxwerth in Anrechnung zu nehmen.

Soweit solche Wegetheile weder zu Zwecken des Wegebaues noch zur Entschädigung gebraucht werden, sollen dieselben den angrenzenden Grundbesitzern zur Uebernahme für den Taxwerth angeboten werden.

§ 40.

Darüber, welche Grundbesitzer und in welchen Antheilen dieselben zur Uebernahme der Wegetheile berechtigt oder verpflichtet

sein sollen, beschließt nach Anhörung der Betheiligten der Bezirksausschuß. Von demselben ist dabei zugleich der Uebernahmepreis und die Frist festzusetzen, innerhalb welcher die als berechtigt bezeichneten Grundbesitzer bei Verlust ihrer Befugniß über Ausübung derselben sich zu erklären haben. Gegen diesen Beschluß steht nur Demjenigen, welchem der Werth des Grundstücks auf die ihm gebührende Entschädigung angerechnet werden soll, und nur hinsichtlich des Werths, der Rechtsweg zu. Bis zum Ablauf der in dem Beschluß festgesetzten Frist dürfen die verfügbar gewordenen Wegetheile nicht anderweit veräußert werden.

§ 41.

Teiche, Lehm-, Sand- und andere Gruben müssen, wenn es zur Sicherheit des Verkehrs nöthig ist, von den Eigenthümern mit Einfriedigungen versehen werden.

Entsteht das Bedürfniß bei Anlegung neuer oder Verlegung bestehender Wege, so sind die Kosten der Einrichtung solcher Anlagen von dem Wegebaupflichtigen zu tragen, die Kosten der Unterhaltung aber nur soweit, als dieselben über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgehen.

§ 42.

Wenn die an einem öffentlichen Fahrwege belegenen Grundstücke mit Bäumen oder Hecken besetzt sind, müssen die überhängenden Aeste und Bäume, soweit nöthig, von den Eigenthümern weggeschafft werden, ohne daß dadurch ein Anspruch auf Entschädigung begründet wird.

Durch Polizeiverordnung kann angeordnet werden, daß bauliche Anlagen aller Art, Einhegungen, Bäume und Sträucher, welche auf solchen Grundstücken angebracht werden, auf Anordnung der Wegepolizeibehörde in der zur Austrocknung des Weges erforderlichen Entfernung, welche jedoch höchstens bis zu 3 Meter vom Rande des Weges oder des zugehörigen Grabens verlangt werden kann, vom Wege zurückbleiben müssen.

Müssen bauliche Anlagen oder Pflanzungen, welche vor Erlaß solcher Polizeiverordnungen errichtet bezw. angelegt sind, nach der Anordnung der Wegepolizeibehörde fortgeschafft bezw. gelichtet werden, so ist der Eigenthümer derselben von dem Wegebaupflichtigen zu entschädigen.

§ 43.

Handelt es sich um die durch Lohnarbeiter nicht zu beschaffende Beseitigung oder Verhütung zeitweiliger Unterbrechung des Verkehrs auf öffentlichen Wegen zu Folge von Schneefall, Schneewehen, Eisgang, Ueberschwemmung oder sonstigen Ereignissen, so sind die Einwohner der Ortschaften, innerhalb deren Bezirke solche Ereignisse eingetreten sind, sowie der benachbarten Ortschaften zur Leistung von Naturaldiensten verpflichtet.

Für die Leistung dieser Dienste ist von dem Wegebaupflichtigen Entschädigung zu gewähren. Die Höhe derselben ist für den Hand- und für den Spanndiensttag alljährlich von dem Kreisausschusse festzusetzen und durch die Amts- und die Kreisblätter bekannt zu machen.

Schlußbestimmungen.

§ 44.

Das gegenwärtige Gesetz tritt mit dem 1. April 1890 in Kraft und an Stelle aller bisherigen allgemeinen oder besonderen gesetzlichen Vorschriften in Beziehung auf die Wegebaulast.

In der Rheinprovinz und in Westfalen behält es jedoch bei den Bestimmungen des Regulativs vom 17. November 1841 (G.S. S. 405 ff.), soweit es lediglich um Gemeindewege sich handelt, das Bewenden.

Auch bleiben die für die einzelnen Provinzen in Gemäßheit des § 25 des Gesetzes vom 8. Juli 1875 (G.S. S. 497 ff.) erlassenen Wegebaureglements, soweit dieselben nicht zu Folge dieses Gesetzes eine Abänderung erleiden, in Kraft.

Wegen der Zuständigkeit und des Verfahrens der Auseinandersetzungsbehörden in Wegebausachen verbleibt es innerhalb ihres Wirkungskreises bei den dieserhalb geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

Ebenso bleiben die Bestimmungen des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 (G.S. S. 237) §§ 55—64 durch dieses Gesetz unberührt.

§ 45.

Die in den ehemals Sächsischen Landestheilen noch zur Hebung kommenden Aequivalentgelder werden vom Inkrafttreten dieses Gesetzes ab nicht mehr erhoben.

Motive.

Allgemeiner Theil.

Während Preußen mit vielen seiner Einrichtungen anderen Ländern zum Muster dienen kann, steht es mit Bezug auf den Wegebau weit hinter den anderen Kulturstaaten zurück. Faucher giebt in seiner Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Kulturgeschichte von 1869[1]) eine vergleichende Uebersicht der Verkehrsmittel verschiedener europäischer Länder. Nach dieser kommen an Meilen gebauter Landstraßen und gebauter Vizinalwege auf die Quadratmeile

in Baden	Landstraßen	1,49,	Vizinalwege	2,69,	überhaupt	4,18,
= Braunschweig	=	1,45,	=	6,34,	=	7,10,
= Belgien . . .	=	1,76,	=	4,38,	=	5,14,
= England . . .	=	0,91,	=	3,81,	=	4,72,
= Frankreich . .	=	1,18,	=	3,66,	=	4,84,
= Oesterreich . .	=	1,06,	=	0,00,	=	1,06,
= Preußen . . .	=	0,94,	=	0,04,	=	0,98,

Wenn auch in dem letzten Jahrzehnt, namentlich unter dem Einfluß des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875, der Wegebau in Preußen erhebliche Fortschritte gemacht hat, so bleibt doch noch sehr viel zu thun übrig.

Erfahrungsmäßig zieht ein normales Pferd an einem zweispännigen gut konstruirten Frachtwagen im langsamen Schritt an Bruttolast, also inkl. Wagen

---

[1]) Bd. I S. 179; vgl. Griepenkerl, Gestaltung der Wegebaugesetzgebung, Braunschweig 1871, S. 47; ferner: der Wegebau im Lichte unserer Zeit von H. G. Freiburg, 1875 S. 5; und v. Kessel-Zeutsch, über die Neugestaltung der Wegegesetzgebung in Preußen. Breslau 1874, S. 13.

auf horizontalen Wegen

auf guter Chaussee	90	Ctr.
" schlechter Chaussee	45	"
" gutem Lehmwege	36	"
" schlechtem Sandwege	9	"

auf Wegen mit $^1/_{250}$—$^1/_{90}$ Steigung, wie sie im Flachlande gewöhnlich ist,

beziehentlich 74, 40, 33, 8 Ctr.,

auf Wegen mit $^1/_{80}$ Steigung, durchschnittlich in hügeligem Terrain

beziehentlich 50, 33, 28, 8 Ctr.,

auf Wegen mit $^1/_{35}$ Steigung in bergigem Terrain

beziehentlich 33, 23, 20, 7 Ctr.,

auf Wegen mit $^1/_{18}$ Steigung im steilen Gebirge

beziehentlich 19, 15, 14, 6 Ctr.[2]),

Aus dieser Zusammenstellung erhellt, wieviel Zeit und Kapital durch Herstellung guter Wege erspart werden kann. Man hat berechnet, daß, wenn es gelänge, die Wege durchschnittlich um 1 Stufe zu verbessern, so daß man auf 1 Pferd eine tägliche Mehrleistung im Werthe von 1 Mark rechnen könnte, bei 2 Millionen Pferden und 300 Arbeitstagen in Preußen ein jährlicher Gewinn von 600 Millionen Mark entstehen würde.[3])

---

[2]) Die Verkehrsstraßen in Beziehungen zur Volkswirthschaft und Verwaltung von einem Fachmann. Berlin 1876, S. 6.

Engel: „Ueber die Grenzen des Erfindungsgeistes im Transportwesen", Zeitschrift des preußischen Statistischen Büreaus 1864, S. 113 ff., theilt eine Reihe von Verhältnißzahlen der zur Fortbewegung nöthigen Kraft, also des zu überwindenden Widerstandes mit, wonach die Wege wie folgt rangiren:

Ungebahnter Weg (trockener Thon oder Lehmboden)	250
" " (Quarz oder Kalkboden)	165
Sand- oder Kieswege und frisch aufgeschotterte Chaussee	125
Gewöhnliche Chaussee in gewöhnlichem Zustande	80
Vorzüglich unterhaltene Chaussee	33
Gepflasterte Straße (im Schritt befahren)	30
Straße mit viereckig behauenen Steinen in vorzüglicher Erhaltung	25
Straße von Eichenbohlen	22
Straße mit glatten Geleisen aus Gußeisen oder aus ganz festem Gestein	10
Eisenbahn mit hochstehendem Geleise bei 32 Kilometer Geschwindigkeit	5
Kanäle von kleinem Querschnitt bei geringer Geschwindigkeit	1,7
Kanäle von großem Querschnitt	1

Vgl. auch Sax, die Verkehrsmittel. Wien 1878, S. 36.

[3]) Die Verkehrsmittel u. s. w. von einem Fachmann. S. 7.

Der Umstand, daß Preußen in Bezug auf den Wegebau so weit hinter den anderen Kulturstaaten zurückgeblieben ist, findet seine Erkärung in der mangelhaften Wegegesetzgebung. Es erhellt hieraus, von welcher außerordentlich großen volkswirthschaftlichen Bedeutung der Erlaß einer zeitgemäßen Wegeordnung ist.

Seit dem Jahre 1808 schweben die Vorarbeiten für eine Reform der Wegebaugesetze.[4]) Der von einer im Jahre 1820 niedergesetzten Kommission ausgearbeitete Gesetzentwurf ist zur allgemeinen Gesetzrevision verwiesen und bei der Umarbeitung des Tit. 15 Th. II A.L.R. in der Anlage zu Pensum XII. der Gesetzrevision, Berlin 1830, abgedruckt. Ehe die Arbeit des Revisors zur Berathung kam, veranlaßte der Antrag mehrere Provinziallandtage, auf baldige Emanirung einer Wegeordnung von Neuem die besondere Behandlung des Gegenstandes. Eine neu eingesetzte, aus Räthen der Ministerien gebildete Kommission vollendete 1833 den von ihr ausgearbeiteten Entwurf, und dieser wurde nach näherer Berathung durch das Staatsministerium im Jahre 1836 provinzialständischen zu diesem Behufe gewählten Deputationen, in den Provinzen Sachsen und Schlesien den für Feststellung des Provinzialrechtes überhaupt ernannten Kommissionen vorgelegt, von diesen geprüft und begutachtet. Nach diesem Gutachten arbeitete die von dem Staatsministerium eingesetzte Kommission den Entwurf um und erfolgte im Jahre 1837 die Vorlage an die Provinziallandtage selbst. Nachdem die Gutachten sämmtlicher Provinzialstände eingegangen waren, ließ das Finanzministerium die aufgestellten Vorschläge übersichtlich geordnet zusammenstellen. Gleichzeitig trat dasselbe hierüber in Berathung mit dem Ministerium des Innern und der Polizei und auf Grund der bei dieser Erörterung gefaßten Beschlüsse wurde sodann im Finanzministerium abermals ein anderer Gesetzentwurf ausgearbeitet und nebst einer Denkschrift, welche die Motive der Modifikationen des den Provinzialständen vorgelegten Entwurfs näher nachweist, dem Staatsministerium unter dem 8. Mai 1840 vorgelegt.

Nach dem § 71 dieses Entwurfs sollten die in Aussicht gestellten neuen Provinzial-Wegeordnungen gleichzeitig mit dem allgemeinen Gesetze erlassen werden. Deshalb fand sich das Königliche Finanzministerium veranlaßt, unter dem 18. September 1840 das

---

[4]) Die nachstehenden historischen Notizen sind entnommen aus v. Rönne, Wegepolizei, S. 393 und den Motiven zur Wegeordnung von 1875, Drucks. d. Abg.H. Nr. 24, S. 19 ff.

Königliche Justizministerium für Gesetzrevision zu ersuchen, eine Zusammenstellung der Provinzial-Wegerechte ausarbeiten zu lassen.

Das Königliche Staatsministerium beschloß unter dem 31. März 1841, die weitere Berathung über den Entwurf einer allgemeinen Wegeordnung bis zur Vorlegung der Entwürfe zu den provinziellen Wegegesetzen auszusetzen; allein unterm 7. Juni 1841 fand sich dasselbe veranlaßt, diesen Beschluß aufzuheben und in Erwägung der von mehreren Provinziallandtagen vorgetragenen dringenden Gesuche um Beschleunigung die Berathung des allgemeinen Gesetzes sofort wieder aufzunehmen und zu beschließen, daß dessen Vorlegung bei des Königs Majestät nicht durch den Eingang und die Berathung der provinziellen Gesetzentwürfe aufgehalten werden solle.

Hierauf fand unterm 28. September 1841 eine anderweitige umfassende Berathung über den Entwurf des allgemeinen Gesetzes im Staatsministerium statt und auf Grund der hierbei gefaßten Beschlüsse wurde jener Entwurf nochmals umgearbeitet und sodann nebst den Motiven dazu von dem Königlichen Staatsministerium mittelst Berichts vom 2. Dezember 1841 dem Könige mit dem Antrage überreicht, das Gutachten des Staatsraths darüber zu erfordern.

Durch Allerhöchsten Befehl vom 13. Dezember 1841 wurde der neue Entwurf dem Staatsrath zur Prüfung und Begutachtung überwiesen, indessen unter dem 31. Dezember 1842 die Aussetzung dieser Berathung bis zur Beendigung der Vorarbeiten über die provinziellen Zusätze, die der Entwurf nachträglich erhalten sollte, genehmigt. Mit solchen Zusätzen und unter Vorbehalt weiterer derselben für die Provinzen Brandenburg und Sachsen gelangte die Gesetzesvorlage[5]) mittelst Allerhöchsten Befehls vom 3. Oktober 1845 von Neuem an den Staatsrath, welcher bis zum Beginn des Jahres 1848 die Abtheilungsberathungen beendigte. In diesem Stadium wurden die Verhandlungen unterbrochen. Bald danach sind dieselben in dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wieder aufgenommen und dauernd fortgesetzt worden. Neue Unterbrechungen machten die verschiedenen legislatorischen Arbeiten über die Provinzial-Kreis- und Gemeindeordnungen und über die Polizeiverwaltung erforderlich. Der zuletzt im Jahre 1857 ausgearbeitete Entwurf[6]) wurde den richterlichen und administrativen

---

[5]) Vgl. die Hauptgrundzüge und die Motive dieses Entwurfs in Nr. 88 der Allgem. Preuß. Staats-Zeitung Jahrgang 1843.

[6]) Vgl. den Abdruck desselben im Staatsanzeiger 1858 Nr. 155 u. Nr. 163.

Provinzialbehörden zur eingehenden Prüfung und Begutachtung mitgetheilt. Die eingegangenen Vorschläge haben zur Feststellung der Vorlage geführt, welche zufolge Allerhöchsten Auftrages vom 15. Januar 1862 dem Landtage der Monarchie gemacht,[7]) demnächst aber, nachdem nur eine Berathung innerhalb einer Kommission des Herrenhauses stattgefunden hatte, wieder zurückgezogen wurde. Der nach den Beschlüssen der Herrenhauskommission theilweise abgeänderte Entwurf ist zufolge Allerhöchster Ermächtigung vom 19. Januar 1865 dem Landtage wieder vorgelegt und von dem Herrenhause zunächst in der besonders dazu eingesetzten Kommission und sodann im Plenum durchberathen,[8]) und schließlich in der Sitzung vom 30. März 1865[9]) angenommen. In dem Abgeordnetenhause ist der Entwurf dagegen weder innerhalb der besonders dazu eingesetzten Kommission,[10]) noch in dem Plenum speziell durchberathen, in der Plenarsitzung vom 29. Mai 1865[11]) ist vielmehr auf Grund des Kommissionsantrages mit Rücksicht auf den Mangel zeitgemäßer Kreis- und Gemeindeordnungen beschlossen worden, dem vorgelegten Entwurf die verfassungsmäßige Zustimmung nicht zu geben.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 27. Januar 1875 ist dem Abgeordnetenhause im Jahre 1875 ein neuer Entwurf einer Wegeordnung[12]) vorgelegt worden. Derselbe wurde in der Sitzung vom 18. Februar 1875[13]) einer Kommission überwiesen und von letzterer durchberathen[14]). Unter Berücksichtigung der Beschlüsse der Kommission wurde zufolge Allerhöchster Ermächtigung vom 19. Januar 1876 im Jahre 1876 dem Landtage ein neuer Entwurf[15]) vorgelegt, welcher durch Beschluß des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar 1876[16]) wiederum einer Kommission überwiesen und von letzterer durchberathen wurde.[17]) Die Kommission zur Vorberathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Zuständigkeit der Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsbehörden, welcher durch Beschluß

---

7) Drucks. d. H.H. Nr. 5 1861/62.
8) Drucks. d. H.H. Nr. 30 u. 50 von 1865.
9) Stenogr. Ber. d. H.H. 1865 S. 160.
10) Drucks. d. Abg.H. Nr. 196 v. 1865.
11) Stenogr. Ber. d. Abg.H. 1865 S. 1761.
12) Drucks. d. Abg.H. Nr. 24.
13) Stenogr. Ber. d. Abg.H. 1875 S. 320.
14) Drucks. d. Abg.H. 1875 Nr. 331.
15) Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 17.
16) Stenogr. Ber. 1876 S. 56.
17) Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 152.

des Abgeordnetenhauses vom 18. März 1876[18]) die in dem Entwurf einer Wegeordnung enthaltenen Bestimmungen über die Kompetenz der Behörden, insbesondere der Aufsichtsinstanzen, zur Begutachtung überwiesen wurde, hat diesen Auftrag nicht mehr vollständig erledigen können. In Folge dessen wurde zufolge Allerhöchster Ermächtigung vom 17. Oktober 1877 dem Landtage im Jahre 1877 ein wiederum umgearbeiteter Entwurf vorgelegt.[19]) Derselbe wurde durch Beschluß des Abgeordnetenhauses vom 30. Oktober 1877[20]) einer Kommission überwiesen und von letzterer wiederum durchberathen.[21]) Doch gelangte der Entwurf nicht zur Durchberathung im Plenum.

Inzwischen ist das Verfahren in Wegesachen durch Art. IV der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881 und die §§ 55 ff. des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 geordnet worden; die Vorlage eines neuen Entwurfs einer Wegeordnung ist aber bisher unterblieben.

In Uebereinstimmung mit den früheren Entwürfen enthält der vorliegende Entwurf folgende Grundsätze:

Die Uebernahme des Ausbaues einer Straße als Chaussee bleibt nach wie vor eine freiwillige.

Der historischen Entwicklung und den gegebenen Verhältnissen entsprechend,[22]) werden als die zunächst Wegebaupflichtigen die Gemeinden hingestellt. Dieselben treten an die Stelle der Gemeinschaft der Grundbesitzer eines Orts, beziehungsweise an die Stelle der Adjazenten.

Die selbstständigen Gutsbezirke werden den Gemeinden in Bezug auf die Wegebaupflicht gleichgestellt.

Die bereits bestehenden Wegebauverbände bleiben erhalten.

Soweit die Wegebaupflicht die Leistungsfähigkeit der Gemeinden und selbstständigen Gutsbezirke übersteigt, tritt die Kreishülfe ein.

Ist für die Benutzung von Wegen und Zubehörungen derselben eine Abgabe zu entrichten, so liegt die Bau- und Unterhaltungspflicht an Stelle des nach dem Entwurf sonst Verpflichteten den Hebungsberechtigten ob.

Diejenigen, welche von den Wegen und deren Zubehörungen besondere Vortheile haben und die Wegebaulast der Verpflichteten

---

18) Stenogr. Ber. 1876 S. 792.
19) Drucks. d. Abg.-H. 1877/78 Nr. 14.
20) Stenogr. Ber. 1877 S. 88.
21) Drucks. d. Abg.-H. Nr. 181.
22) Vgl. Stenogr. Ber. d. Abg.-H. 1875 S. 331.

erschweren (Fabriken), können zu besonderen Leistungen herangezogen werden.

Der vorliegende Entwurf unterscheidet sich dagegen von den früheren Entwürfen, außer in verschiedenen nebensächlichen, in folgenden wesentlichen Punkten:

Die dort den Kreisen auferlegte Pflicht, nach Anordnung der Aufsichtsbehörde Wege als Kreisstraßen auszubauen und auf Kreiskosten zu unterhalten, ist fallen gelassen.

Während die früheren Entwürfe, die dem Fiskus obliegende Pflicht zur Unterhaltung der Landstraßen in den Provinzen Sachsen, Posen und Ostpreußen ohne Entschädigung aufhoben, ist jetzt die Ablösung der fiskalischen Wegebaupflicht und der Uebergang der Unterhaltungspflicht auf die Kreise vorgesehen.

Die früheren Entwürfe enthielten den Grundsatz, daß anderweite Bauverpflichtungen, welche in den früheren Gesetzen, im Herkommen oder in Observanzen ihren Grund haben, nicht weiter in Anspruch genommen werden können, dagegen in Kraft bleiben, soweit sie auf privatrechtlichen Titeln beruhen, welche die Wegebaulast nicht blos nach den bisher gültigen Gesetzen, Observanzen ꝛc. anerkennen und feststellen. Im Gegensatz hierzu enthält der vorliegende Entwurf den Grundsatz, daß observanzmäßige Bauverpflichtungen bestehen bleiben, aber ablösbar sind, und daß privatrechtliche Titel nur auf privatrechtlichem Wege, aber nicht der Wegepolizeibehörde gegenüber geltend gemacht werden können.

Während die früheren Entwürfe der Grundsatz enthielten, daß für den Umfang der Wegebaulast die zu erlassenden Regulative maßgebend sein sollen, hält der vorliegende Entwurf an dem geltenden Recht fest, wonach die zuständigen Behörden darüber entscheiden, was im Interesse des öffentlichen Verkehrs nöthig ist.

Der vorliegende Entwurf unterscheidet sich endlich auch in der äußeren Disposition von den früheren Entwürfen. Die Entwürfe von 1865, 1875 und 1876 disponirten: Tit. 1 von den öffentlichen Wegen überhaupt; Tit. 2 von den öffentlichen Fahrwegen, I. im Allgemeinen, II. insbesondere, a) von den Chausseen, b) von den Kreisstraßen, c) von den Gemeindewegen; Tit. 3 von den öffentlichen Fußwegen; Tit. 4 von den Verpflichtungen der Grundeigenthümer in Beziehung auf den Wegebau; Tit. 5 von der Kompetenz der Behörden in Wegebausachen; Tit. 6 Schlußbestimmungen.

Der Entwurf von 1877 theilte ein: Tit. 1 von den öffentlichen Wegen im Allgemeinen; Tit. 2 von den einzelnen Arten der öffentlichen Wege, I. von den Gemeindewegen und Kreisstraßen, II. von

den Wegen, für deren Benutzung Abgaben zu entrichten sind, III. von den Chausseen; Tit. 3 bis 5 wie in den früheren Entwürfen die Titel 4—6.

Im Gegensatz zu den Regierungsentwürfen, welche die Bedeutung der Straßen für den Verkehr in den Vordergrund stellten, beschloß die Kommission zu dem Entwurf von 1877 mit Rücksicht darauf, daß der Wegebau nach Ansicht des Gesetzes wesentlich kommunale Sache sein soll, und mit Rücksicht auf die Entwicklung, welche derselbe thatsächlich unter dem Einfluß der Kreis- und Provinzialverwaltung erfahren hat, die Wege lediglich nach der Person des Unterhaltungspflichtigen einzutheilen. Der Entwurf erhielt hiernach folgende Disposition: Tit. 1 von den öffentlichen Wegen im Allgemeinen; Tit. 2 von den einzelnen Arten der öffentlichen Wege, I. von den Gemeindewegen, Kreisstraßen und Provinzialstraßen, II. von den Wegen, deren Unterhaltung auf privatrechtlichem Titel beruht, a) ohne Hebeberechtigung, b) mit Hebeberechtigung; Tit. 3—5 wie in der Regierungsvorlage.

Es muß der Auffassung beigetreten werden, daß die Eintheilung nach dem Träger der Unterhaltungspflicht der Entwickelung des Wegewesens entspricht. Gleichwohl kann eine gesonderte Behandlung der Chausseen in einer Wegeordnung nicht entbehrt werden, da der Chausseebau sich abweichend von dem Bau aller anderen Wege entwickelt hat und für die Chausseen daher auch besondere Grundsätze gelten. Auch die Kommission zu dem Entwurf von 1877 mußte die Nothwendigkeit besonderer Bestimmungen anerkennen und hat dieselben daher hinter den für die Provinzialstraßen geltenden Grundsätzen eingeschoben. Die Disposition sämmtlicher vorbezeichneten Entwürfe leidet ferner insofern an einem Mangel, als die auf Observanzen 2c. beruhende Wegebaupflicht unter den Schlußbestimmungen behandelt wird. Der Entwurf gewinnt an Uebersichtlichkeit, wenn die besonderen Rechtsgründe, welche die Wegebaupflicht begründen (Observanzen, Heberecht, Fabrikanlagen), neben einander gestellt werden. Der vorliegende Entwurf hat hiernach folgende Disposition erhalten: Tit. 1. Von den öffentlichen Wegen im Allgemeinen; Tit. 2. Von der Verpflichtung zum Wegebau, A. Wegebaulast der Gemeinden, B. Wegebaulast weiterer Verbände, C. Wegebaulast aus besonderen Rechtsgründen; Tit. 3. Von den Chausseen; Tit. 4. Von den Verpflichtungen Dritter in Beziehung auf den Wegebau; Tit. 5. Schlußbestimmungen.

Der vorliegende Entwurf soll seine Geltung auf den Umfang der Monarchie mit Ausschluß der Provinzen Hannover, Hessen-

Nassau, Schleswig-Holstein mit Lauenburg und der Hohenzollernschen Lande erstrecken. In Hannover, Schleswig-Holstein mit Lauenburg und den Hohenzollernschen Landen sind in neuerer Zeit kodifizirte Wegegesetze erlassen worden, welche dem Bedürfnisse entsprechen.[23]) In der Provinz Hessen-Nassau besteht zwar keine einheitliche Wegegesetzgebung,[24]) doch ist das Wegebauwesen, wie aus dem guten Zustand der Wege hervorgeht, vollständig geordnet, sodaß ein Bedürfniß zum Erlaß einer Wegeordnung nicht vorliegt.[25]) Auch haben sich die Kommunallandtage der Regierungsbezirke Kassel und Wiesbaden, welchen der Entwurf der Wegeordnung von 1875 zur gutachtlichen Erklärung vorgelegt worden war, zum Theil gegen Ausdehnung desselben auf diese Provinz ausgesprochen.[26])

In dem Entwurf einer Wegeordnung von 1877 war in Aussicht genommen, die Provinzen Hannover, Hessen-Nassau, den Kreis Lauenburg und die Hohenzollernschen Lande von dem Geltungsgebiet der Wegeordnung auszuschließen, doch war beabsichtigt, dieselbe auf die Provinz Schleswig-Holstein auszudehnen. Hiermit hatte sich der Provinziallandtag in der Sitzung vom 25. Oktober 1876 und die Kommission des Abgeordnetenhauses einverstanden erklärt.[27]) Nach dem Erlaß des Spezialgesetzes vom 26. Februar 1879[28]) ist indessen das Bedürfniß der gesetzlichen Regelung erledigt.

Spezieller Theil.

§ 1.

Die Begriffsbestimmung des öffentlichen Weges ist aus dem Entwurf einer Wegeordnung von 1877/78 entnommen und entspricht dem geltenden Recht.[29]) Das Recht eines Jeden zum Gebrauche ist das wesentliche Merkmal eines öffentlichen Weges. Beschränkungen hinsichtlich der Art des Gebrauchs beeinträchtigen nicht die Oeffentlichkeit.[30])

---

23) S. oben § 11 d. W. Nr. 11, 12, 15 S. 185, 186, 197 d. W.

24) S. oben § 11 Nr. 13, 14 S. 187 d. W.

25) Auf die Quadratmeile fielen im Jahre 1875 in Hessen-Nassau 4,08 Meilen Chausseen. Mot. z. Entw. einer Wegeordnung v. 1875. Drucks. d. Abg.H. Nr. 24 S. 24.

26) Mot. z. Entw. einer Wegeordnung v. 1876. Drucks. d. Abg.H. 1876 Nr. 17 S. 24.

27) Drucks. d. Abg.H. 1877 Nr. 181 S. 28.

28) G.S. S. 94.

29) S. oben § 1 Nr. 1 S. 5 u. 6 d. W.

30) S. oben S. 7 d. W.

§ 2.

Die Unterhaltung der sog. Separationswege hat in der Praxis besondere Schwierigkeiten bereitet; denn wenn einer der Separationsinteressenten seine Verpflichtung zur Unterhaltung der ihm zugewiesenen Wegestrecke vernachlässigte, sodaß die anderen Interessenten nicht auf ihr Feld fahren konnten, so konnten letztere nur im Rechtswege die Instandsetzung herbeiführen; es ist daher bei den Berathungen über die verschiedenen Entwürfe einer Wegeordnung von vielen Seiten dringend gewünscht worden, diese Wege der Polizeibehörde zu unterstellen.[31]) Nach § 2 des Ges. v. 2. April 1887[32]) kann zwar dem Gemeindevorsteher die Verwaltung solcher Wege übertragen werden; es ist indessen erfahrungsmäßig von den Gemeindevorstehern nicht dieselbe rasche Hülfe zu erwarten, wie von der Ortspolizeibehörde. Die Uebertragung der Aufsicht über die Separationswege an die Polizeibehörde hat nur das Bedenken, daß hierdurch eine Abweichung von den Prinzipien des Zuständigkeitsgesetzes eingeführt werden würde, wonach der Polizeibehörde nur die öffentlichen Wege unterstellt sind. Jenes Bedenken muß aber zurücktreten gegenüber der praktischen Nützlichkeit der vorgeschlagenen Maßregel und gegenüber der Erwägung, daß es sich regelmäßig um Wege handelt, welche für einen größeren Interessentenkreis bestimmt sind, also Wege, welche innerhalb dieses Interessentenkreises als öffentliche behandelt werden.

§ 3

ordnet nach der Natur der Sache den Gebrauch der Fahr- und Fußwege. Der Grundsatz, daß einzelne Personen kraft Privatrechts Fußwege in ausgedehnterem Maße, z. B. zum Reiten, benutzen dürfen, entspricht dem geltenden Recht.[33]) Abgesehen hiervon muß der Polizeibehörde, ebenso wie sie die Anlegung neuer Wege anzuordnen befugt ist, auch die Berechtigung zugewiesen werden, in Uebereinstimmung mit dem geltenden Recht[34]) eine erweiterte Benutzung der öffentlichen Fußwege im Falle des Bedürfnisses anzuordnen. Die Beschlußfassung hierüber der Gemeindebehörde zu überlassen, wie dies die Kommission zur Berathung des Entwurfs von 1879 vorgeschlagen hatte,[35]) würde mit den Prinzipien des

---

[31]) S. oben § 1 Nr. 5 S. 13 und S. 474 Anm. 9 d. W.
[32]) S. oben S. 16 d. W.
[33]) S. oben § 8 Nr. 3 S. 85 d. W.
[34]) S. oben § 3 Nr. 4 S. 49 d. W.
[35]) S. oben § 2 Nr. 6 S. 35 d. W.

§ 56 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883, welche sich als zweckmäßig erwiesen haben, in Widerspruch stehen.

Die Befugniß der Polizeibehörden, im Interesse der Erhaltung der Wege zur Vermeidung von Verkehrsstörungen und im Interesse der Sicherheit, Reinlichkeit, Bequemlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen Anordnungen zu treffen und Polizeiverordnungen zu erlassen, ist geltendes Recht.[36]) Es liegt kein innerer Grund vor, nach dem Vorschlag der gedachten Kommission[37]) das Polizei-Verordnungsrecht auf den Fall der Sicherung des Verkehrs einzuschränken.

Bei der Verschiedenheit der lokalen Verhältnisse können die zulässigen Beschränkungen nicht durch Gesetz fixirt werden. In den meisten Fällen, z. B. bezüglich der Art des Transports von Langholz, von Eggen, Beleuchtung der Wagen ꝛc. wird es sich empfehlen, die zulässigen Beschränkungen durch Polizeiverordnungen festzusetzen. Der Verwaltung muß zugleich die Möglichkeit gegeben werden, im Interesse des Wegebaupflichtigen, namentlich behufs Sicherung der Brücken, die Genehmigung zum Transport großer untheilbarer Lasten von der Gewährung einer Entschädigung an den Wegebaupflichtigen abhängig zu machen und letzteren dadurch der Nothwendigkeit der Beschreitung des Rechtsweges zu überheben. Dieser Grundsatz ist in den verschiedenen Entwürfen einer Wegeordnung enthalten und bei der kommissarischen Berathung gebilligt werden.[38])

§ 4.

In den verschiedenen Entwürfen einer Wegeordnung war die Verpflichtung des Wegebaupflichtigen oder sonstigen am Wegekörper Berechtigten zur Duldung von dauernden öffentlichen Anlagen vorgesehen. Ein Widerspruch hiergegen ist bei den kommissarischen Berathungen nicht erhoben worden.[39]) Regelmäßig sind der Wegebaupflichtige und der Eigenthümer des Straßenkörpers identisch; doch bestehen auch Ausnahmen.[40]) Nach dem geltenden Recht ist zur Errichtung von dauernden Anlagen auf dem Straßenkörper die Zustimmung des Eigenthümers erforderlich.[41]) Es empfiehlt sich, die Einrichtung von Telegraphenlinien, Eisenbahnübergängen, Brücken, Durchlässen und Drainagen auch ohne Zustimmung des

[36]) S. §. 2 Nr. 2—5 S. 24—32 d. W.
[37]) S. §. 2 Nr. 6 S. 35 d. W.
[38]) S. oben § 2 Nr. 3 S. 29 d. W.
[39]) S. oben § 2 Nr. 7 S. 37 d. W.
[40]) S. oben § 8 Nr. 2 S. 79 ff. d. W.
[41]) S. oben S. 36, 83 d. W.

Wegebaupflichtigen und Eigenthümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten für zulässig zu erklären und die Entschädigung auf den Ersatz des wirklichen Schadens zu beschränken, da es sich um Anlagen handelt, welche lediglich im öffentlichen Interesse erfolgen.

Die Aufnahme besonderer Bestimmungen bezüglich der Chausseen, wie dies durch den Entwurf von 1877 geschehen,[42]) erscheint nicht erforderlich, da die Vorschläge des § 4 für alle öffentlichen Wege anwendbar und ausreichend sind.

Die Entwürfe einer Wegeordnung hatten in gleicher Weise dem Wegebaupflichtigen die Verpflichtung auferlegt, die Herstellung von gemeinnützigen Anlagen inner-, ober- und unterhalb des Straßengebiets zu dulden, und hatten eine Entschädigung nur insoweit vorgesehen, als durch derartige Anlagen eine Erschwerung der Wegebaulast oder eine Beeinträchtigung der Nutzungen veranlaßt wird. Eine solche Bestimmung würde ohne zwingenden Grund zu tief in privatrechtliche Rechtsverhältnisse eingreifen. Bei den gemeinnützigen Anlagen muß vorzugsweise an Pferdeeisenbahnen, an Gas- und Wasserleitungen gedacht werden. Es liegt kein Grund vor, dem Eigenthümer des Grund und Bodens — also im vorliegenden Fall regelmäßig den Stadtgemeinden — die Möglichkeit abzuschneiden, gegen die Ertheilung der Erlaubniß zur Benutzung des Straßenkörpers einen Antheil an dem Geschäftsgewinn vertragsmäßig zu vereinbaren.[43])

Inwieweit die Möglichkeit vorliegt, derartige gemeinnützige Unternehmungen gegen den Willen des Eigenthümers durchzuführen, bestimmt sich nach § 1 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. Ergänzende Bestimmungen sind in einem Wegegesetz nicht erforderlich.

Der Betrieb der Pferdebahnen wird innerhalb der Orte nach § 37 der R.Gw.O. durch die Ortspolizeibehörde geregelt; Pferdebahnen, welche mehrere Orte verbinden, unterliegen dagegen nach der geltenden Rechtsauffassung den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.[44]) Es empfiehlt sich, die Materie einheitlich zu ordnen, demgemäß die Bestimmungen der R.Gw.O. auf den Betrieb aller Pferdebahnen auszudehnen und bis zum Erlaß eines Spezialgesetzes[45]) den Erlaß von Polizeiverordnungen,

---

[42]) S. oben S. 38 d. W.

[43]) S. oben S. 38, 41, 42 d. W.

[44]) S. oben § 2 Nr. 8 S. 40 d. W.

[45]) Vgl. d. französische Gesetz vom 29. April 1878, betreffend auf öffentlichen Straßen hergestellte Eisenbahnen.

welche sich den örtlichen Verhältnissen anpassen müssen, für alle Pferdebahnen obligatorisch zu machen.

Die

§§ 5—8,

welche den Umfang der Wegebaulast regeln, entsprechen dem geltenden Recht.[46])

§ 9.

Die zur Erhaltung eines Weges oder zur Aufrechterhaltung des Verkehrs erforderliche Reinigung eines Weges ist begrifflich ein Theil der Wegebaulast. Die Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung der Straßen in den Ortschaften ist dagegen ebenso wie die Beleuchtung nach dem geltenden Recht eine Kommunallast, soweit sie nicht ortsstatutarisch den Hausbesitzern obliegt.[47]) Zur Klarstellung häufig hervortretender Zweifel erscheint es angemessen, dies in dem Gesetz ausdrücklich auszusprechen.

§ 10.

Die vorgeschlagene Bestimmung entspricht dem geltenden Recht.[48])

§ 11.

An öffentlichen Wegen können mannigfaltige Nutzungs- und sonstige Rechte bestehen.[49]) Derartige Rechte können einer geordneten Wegeunterhaltung und auch dem öffentlichen Verkehr hinderlich sein, insofern sie Verbreiterungen, Anlegungen oder Geradelegungen von Wegen erschweren. Aus diesen Gründen ist in den verschiedenen Entwürfen einer Wegeordnung die Ablösung derartiger Rechte vorgesehen.[50]) Die Beschlußfassung über die Nothwendigkeit der Abtretung wird zweckmäßig dem Kreisausschuß, als der den Verhältnissen nahestehenden Behörde, zuzuweisen sein. Gegen den Beschluß des Kreisausschusses findet gemäß § 121 L.V.G. die Beschwerde statt.

§ 12.

Die Bestimmung des § 12 ist dem § 20 II 15 A.L.R. nachgebildet und in den verschiedenen Entwürfen einer Wegeordnung enthalten, auch bei den kommissarischen Berathungen gebilligt worden.[51])

---

46) S. oben § 3 S. 44—63 d. W.
47) S. oben §§ 5 u. 6 S. 68—76 d. W.
48) S. oben § 7 S. 77 d. W.
49) S. oben § 8 S. 84 ff. d. W.
50) S. oben S. 86 d. W.
51) Vgl. oben § 10 S. 99 ff. d. W.

§ 13.

Die Bestimmung des § 13 entspricht dem bisherigen Recht.[52]) Auf Deichen befinden sich vielfach Wege, welche dem öffentlichen Verkehr dienen. Gleichwohl empfiehlt es sich mit Rücksicht auf den Zweck und die eigenthümliche Konstruktion der Deiche und im Interesse der Integrität und Sicherheit derselben nicht, solche Wege der Aufsicht der Wegepolizeibehörden zu unterstellen. Enthalten die Deichstatuten bezüglich der Instandhaltung der Wege auf den Dämmen Lücken, so erscheint es zweckmäßiger, auf die Abänderung derselben hinzuwirken, als unnöthige, die eingedeichten Bezirke gefährdende Kollisionen zwischen den mit der Verwaltung und polizeilichen Beaufsichtigung der Deiche betrauten Beamten und der Wegepolizeibehörde hervorzurufen.[53])

§ 14.

Die Uebertragung der Wegebaulast an die Gemeinden entspricht der bisherigen Rechtsentwicklung.[54]) Ueber die Nothwendigkeit dieses Rechtsgrundsatzes hat bei allen Berathungen der Entwürfe einer Wegeordnung kein Zweifel obgewaltet.

Allerdings hatte die Kommission des Abgeordnetenhauses den 1865 vorgelegten Entwurf einer Wegeordnung „bei dem Mangel zeitgemäßer Gemeindeordnungen und bis zur Reform der Kreisverfassung" zur Zeit abgelehnt.[55]) Es ist ferner auch, namentlich von Gneist[56]), geltend gemacht worden, daß die Wegebaulast sich nicht in 45000 Dorf- und Gutsgemeinden abschließen lasse, und daß man Lasten, welche durchschnittlich das Interesse eines viel größeren Kreises bilden, nicht ausschließlich dem kleinsten Gemeindekörper zuweisen dürfe.

Die Kreisordnung ist inzwischen ergangen; die zu erwartende Landgemeindeordnung wird aber schwerlich dahin gelangen, Sammtgemeinden zu bilden, da gegen dieses Institut im Osten der Monarchie eine allgemeine Abneigung besteht, vielmehr ist zu erwarten, daß die Landgemeindeordnung sich darauf beschränken wird, die kleinsten offenbar lebensunfähigen Gemeinden aufzulösen und die Bildung von Spezialverbänden zur Erfüllung einzelner kommunaler Auf-

[52]) s. oben § 1 Nr. 7 u. 8 S. 19 ff. d. W.

[53]) Vgl. Drucks. d. Abg.H. 1877 Nr. 181 S. 6.

[54]) S. § 11 S. 105 ff. d. W.

[55]) Drucks. d. Abg.H. 1865 Nr. 196.

[56]) Die preußische Kreisordnung in ihrer Bedeutung für den inneren Ausbau des deutschen Verfassungsstaats, S. 158. Vgl. auch Stenographische Berichte des Abg.H. 1877 S. 88.

gaben, also namentlich von Armenverbänden, für zulässig zu erklären.

Für die Erfüllung der Wegebaulast ist die Größe der kommunalen Bezirke von nur sekundärem Interesse. Denn während die Armenlast oft gerade die kleinsten Gemeinden am schwersten trifft, steht der Umfang der Wegebaulast in der Regel im Einklang mit dem Umfang der verpflichteten Gemeinde. Je kleiner die Gemeinde, je kleiner ist in der Regel auch die Länge der zu unterhaltenden Wegestrecke. Die vorhandenen Gemeinden sind daher schon jetzt meist im Stande, die gewöhnlichen Wegeunterhaltungsarbeiten auszuführen. Anders liegt die Sache, wenn es sich um umfangreiche Neubauten, Pflasterung, Brückenbauten 2c. handelt. In solchem Falle werden aber auch die Kräfte einer größeren Gemeinde, eines Wegebauverbandes meist nicht ausreichen, vielmehr erscheint dann die Heranziehung des Kreises unerläßlich. Die Herstellung leistungsfähiger Organe zur Erfüllung der Wegebaulast ist daher nicht durch die Landgemeindeordnung zu erwarten, muß vielmehr, wie in § 20 des vorliegenden Entwurfs vorgeschlagen, durch weitere Ausbildung des Instituts der Kreishülfe erfolgen. Hieraus ergiebt sich die weitere Folgerung, daß kein Grund vorliegt, den Erlaß einer Wegeordnung bis zum Erlaß einer Landgemeindeordnung hinauszuschieben.

§ 15.

Der § 15 regulirt die Unterhaltung der auf der Grenze zwischen zwei Gemeinden liegenden Wege und Brücken in Uebereinstimmung mit den früheren Entwürfen nach allgemeinen Prinzipien.[57]

§ 16.

Das A.L.R. enthält keine Bestimmung, wem die Unterhaltung der Bürgersteige in den Städten und ländlichen Ortschaften obliegt. In Ermangelung gültiger Lokalrechte, welche vielfach diese Last den angrenzenden Hausbesitzern auferlegen, ist die Pflicht eine Last der politischen Gemeinden.[58] An diesem Grundsatz ist durch die Bestimmung im § 14 des Entwurfs festgehalten. Es empfiehlt sich jedoch aus Zweckmäßigkeitsgründen, da die Bürgersteige am leichtesten von den angrenzenden Besitzern unterhalten werden können, und im Hinblick auf die thatsächlich bestehenden Verhältnisse, den Gemeinden zu überlassen, ortsstatutarisch diese Last den angrenzenden Besitzern zu übertragen. Nach dem geltenden Recht ist dies nicht zulässig.[59]

---

57) § 101 I 8; § 379 I 17; § 54 II 15 A. L.R.

58) S. § 12 S. 198 ff. d. W.

59) S. oben S. 203, Note 20, S. 278, Note 14.

§ 17.

In den früheren Entwürfen einer Wegeordnung und den bezüglichen Kommissionsbeschlüssen sind verschiedene Bestimmungen enthalten, durch welche die Aufbringung der Wegebaulasten in den Gemeinden und Gutsbezirken geregelt wird.[60]) Alle derartige Bestimmungen gehören in eine Landgemeindeordnung, aber nicht in eine Wegeordnung, und sind daher hier weggelassen.

§§ 18 und 19.

Verschiedene in einzelnen Landestheilen geltende Spezialgesetze und ebenso die Entwürfe einer Wegeordnung enthalten eingehende Vorschriften über die zwangsweise Bildung und Aufhebung von Wegebauverbänden.[61])

Die Bestimmungen sind nur von geringer Wichtigkeit, da die Herstellung leistungsfähiger Träger der Wegebaulast sich, wie schon in der Begründung zu § 14 des Entwurfs hervorgehoben worden, nicht durch Bildung von Wegebauverbänden, sondern nur durch weitere Ausbildung des Instituts der Kreishülfe erreichen läßt. Es kann auch in Frage kommen, ob die Bildung solcher Verbände, da es sich um eine kommunale Organisation handelt, nicht zweckmäßig der Landgemeindeordnung zu überlassen ist. Wegen des Zusammenhangs, in welchem die Regelung des Instituts der Wegebauverbände mit den übrigen Bestimmungen der Wegeordnung steht, dürfte es sich empfehlen, die bezüglichen Bestimmungen an dieser Stelle und nicht in die Landgemeindeordnung aufzunehmen.

Die vorgeschlagenen Bestimmungen des Entwurfs sind schon wegen der in vielen Landestheilen thatsächlich bestehenden Wegebauverbände nicht als gänzlich überflüssig zu bezeichnen. Die Neubildung von Wegebauverbänden wird sich namentlich dann empfehlen, wenn die Grundstücke der betheiligten Gemeinden sich in vermengter Lage befinden.

Die Bestimmungen des Entwurfs sind den §§ 139 und 140 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883, betr. die Bildung von Spritzenverbänden, welche sich als praktisch bewährt haben, wörtlich nachgebildet. Es empfiehlt sich, dem Kreisausschuß die freie Entschließung über die Bildung, Auflösung und Organisation der zu bildenden Wegebauverbände zu übertragen, ohne die Zulässigkeit der Bildung von Wegebauverbänden durch gesetzliche Regeln einzuschränken. Es ist zu erwarten, daß die Kreisausschüsse ver-

---

[60]) S. § 13 Nr. 4 S. 210 d. W.

[61]) S. § 14 S. 214 ff. d. W.

möge ihrer Kenntniß der lokalen Verhältnisse nur im Falle eines wirklichen Bedürfnisses die Bildung solcher Verbände herbeiführen werden.

§ 20.

Der § 20 ist dem § 4 des bezüglich der Aufbringung der Hand- und Spanndienste in der Provinz Posen geltenden Gesetzes vom 21. Juni 1875 (G.-S. S. 324) nachgebildet, welches sich als praktisch bewährt hat. Die Verpflichtung zur Gewährung von Nachbarhülfe oder Kreishülfe ist nach einer großen Zahl von Provinzialgesetzen geltendes Recht[62]) und, wie schon in der Begründung zu § 14 ausgeführt, ganz besonders geeignet, leistungsfähige Träger der Wegebaulast zu schaffen und dadurch eine Verbesserung der Kommunikationswege herbeizuführen. Es erscheint zweckmäßiger, den Kreis und nicht bloß die Nachbargemeinden[63]) zur subsidiären Hülfeleistung zu verpflichten, weil die Last dadurch gleichmäßiger vertheilt wird und es im einzelnen Falle oft großen Schwierigkeiten unterliegt, festzustellen, welche Nachbargemeinden an einem Wege ein hervorragendes Interesse haben, sodaß die Heranziehung von Nachbargemeinden leicht als ein Akt der Willkür und als Unrecht empfunden werden kann.

§ 21.

Die Pflicht des Fiskus zur Unterhaltung der Landstraßen besteht noch zu Recht in den Provinzen Ostpreußen, Posen und Sachsen.[64]) Die Entwürfe einer Wegeordnung wollten diese Pflicht ohne Entschädigung aufheben, doch fanden die bezüglichen Vorschläge bei der Berathung der Entwürfe lebhaften Widerspruch, namentlich seitens der Abgeordneten aus den dadurch betroffenen 3 Provinzen[65]) Die zur Unterstützung der Vorlagen hervorgehobenen Gründe, daß die alten Landstraßen durch den Bau von Chausseen und Eisenbahnen ihre frühere Bedeutung verloren hätten, daß das Aequivalent der fiskalischen Wegebaulast, der Genuß der Nutzungen gegenstandslos geworden und weggefallen sei, daß die Aufrechterhaltung der fiskalischen Wegebaulast eine durch sachliche Gründe nicht gerechtfertigte Bevorzugung der gedachten 3 Provinzen involvire, können unbedenklich als richtig anerkannt werden. Gleichwohl erscheint es

---

62) S. § 15 Nr. 2 u. 3, S. 222—234 d. W.

63) Vgl. § 2 Ges. v. 16. März 1879 (G.S. S. 225), für d. Reg.-Bez. Cassel s. oben S. 224 d. W.

64) S. oben § 17 Nr. 3 S. 258 d. W.

65) S. oben § 17 Nr. 4 S. 259 ff. d. W.

nicht gerechtfertigt, diese Last ohne Entschädigung aufzuheben. Die Verpflichtungen des Fiskus sind keine unbedeutenden. Nach den Motiven zur Wegeordnung von 1875 betragen dieselben allein in der Provinz Posen jährlich durchschnittlich 21 532 Thlr. = 64 596 ℳ. Sie bestehen seit vielen Jahrzehnten, sodaß die ganze Entwicklung des Wegebaues in den betheiligten Provinzen hiervon ausgegangen ist. Bei jeder polizeilichen Anforderung an den Wegebaupflichtigen ist dessen Leistungsfähigkeit ein vorzugsweise zu berücksichtigender Faktor.[66]) Es wäre daher der erfolgte Bau vieler Wege und Brücken ohne die gewährte fiskalische Unterstützung gar nicht möglich gewesen. Hieraus ergiebt sich weiter, daß die künftige Unterhaltung der hergestellten kostspieligen Bauwerke in vielen Fällen die Kräfte der angrenzenden Gemeinden bei Weitem übersteigen würde. Abgesehen hiervon, würde zweifellos die Uebertragung der Wegebaulast an Gemeinden, welche länger als 50 Jahre davon befreit gewesen sind und welche vielfach rechtskräftige Erkenntnisse gegen den Fiskus erstritten haben, als ein flagranter Eingriff in bestehende Rechte empfunden worden. Es ist aber Aufgabe der Gesetzgebung, möglichst Härten zu vermeiden und der natürlichen Entwickelung der gegebenen Verhältnisse zu folgen. Die Nothwendigkeit einer Entlastung des Fiskus zum Nachtheile armer mit Kommunalabgaben überlasteten Gemeinden würde in heutiger Zeit, wo die Entlastung der Kommunen im Vordergrund des öffentlichen Interesses steht, von den Betheiligten nicht verstanden werden und ein mit dieser Bestimmung beschwertes Gesetz daher als politischer Fehler erscheinen.

Die Verwaltung der Landstraßen auch fernerhin den Organen der Staatsverwaltung zu überlassen, empfiehlt sich nicht, da die Landstraßen ihren Charakter als Träger des durchgehenden Verkehrs verloren haben und meistens nur noch eine lokale Bedeutung besitzen; vielmehr erscheint es zweckmäßig, wie dies von den Kommissionen des Abgeordnetenhauses zu den Entwürfen einer Wegeordnung von 1876 und 1877/78 beschlossen worden, die Ablösung der fiskalischen Wegebaulast herbeizuführen.[67]) Nach dem Beschlusse der Kommission von 1877/78 sollte Fiskus eine Jahresrente zahlen, welche der Summe entspricht, welche der Staat im Durchschnitt der letzten 10 Jahre für die Unterhaltung der betreffenden Wege auf-

---

66) S. § 3 Nr. 1 S. 45 d. W.

67) S. oben S. 271, 275 d. W.; vgl. Ges. betr. die Ablösung der an die Stadt Berlin für Uebernahme der fiskalischen Straßen- und Brückenbaulast in Berlin zu zahlenden Rente vom 3. März 1882 (G.S. S. 13).

gewendet hat, und sollte die Jahresrente durch königliche Verordnung festgestellt werden. Eine auf diese Weise festgestellte Rente kann unter Umständen nicht den wirklichen Verhältnissen entsprechen, z. B. wenn Fiskus die Unterhaltungslast eines größeren Brückenbauwerkes abgiebt, welches in den letzten 10 Jahren größere Reparaturen nicht erfordert hat. Es erscheint richtiger, die Fixirung der Durchschnittsrente dem verständigen Ermessen der entscheidenden Behörde zu überlassen. Zu dieser Entscheidung erscheint im Anschluß an den analogen Fall des § 2 des Zuständigkeitsgesetzes (Auseinandersetzung zwischen neuen Kreisen) recht eigentlich der Bezirksausschuß als eine unparteiische, den Verhältnissen nahestehende Behörde berufen. Die Kommission des Abgeordnetenhauses wollte die Pflicht zur Unterhaltung der Landstraße und die festgestellte Jahresrente den Provinzialverbänden überweisen, die Provinzen aber für befugt erklären, die ihnen auferlegte Verpflichtung unter Ueberweisung der entsprechenden Entschädigung auf kleinere Verbände (Kreise, Gemeinden, Gutsbezirke) mit deren Zustimmung zu übertragen. Der Beschluß steht im Einklange mit den Prinzipien der §§ 4 Nr. 1 und 18 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875. Es erscheint indessen zweckmäßiger, die Summe direkt den Kreisen zu überweisen und folgeweise auch der Kreisvertretung das Klagerecht gegen die Feststellung der Jahresrente einzuräumen. Die Verwaltung des Fonds wird erheblich vereinfacht, wenn nicht wegen jeder Brückenreparatur ein Schriftwechsel mit der Provinzialverwaltung erforderlich ist. Außerdem ist der Kreisausschuß vermöge seiner Kenntniß der lokalen Verhältnisse vorzugsweise befähigt, über die Nothwendigkeit und die zweckmäßigste Art der Ausführung von Reparaturen ein zutreffendes Urtheil zu gewinnen.

§§ 22 und 23.

Die Wegebaulast hat sich theils in Ermangelung von klaren und sicheren Bestimmungen über die Verpflichtung zum Wegebau, theils in Folge der verschiedenartigen Gestaltung der Gemeindeverfassungen auf Grund von Observanzen und privatrechtlichen Titeln sehr verschiedenartig entwickelt. Die hiernach bestehenden Verpflichtungen mit neuen und bestimmten gesetzlicheu Bestimmungen über die Verpflichtung zum Wegebau in Einklang zu bringen, ist eine der schwierigsten Aufgaben des Entwurfs einer Wegeordnung. Die Entwürfe einer Wegeordnung und die Beschlüsse der betr. Kommissionen haben, wie sich aus den Verhandlungen[68]) ergiebt, eine allseitig befriedigende Lösung dieser Aufgabe nicht gefunden.

---

[68]) S. § 18 Nr. 4 S. 283 ff. d. W.

Die gedachten Entwürfe wollten alle Gewohnheitsrechte und Observanzen beseitigen und die auf denselben beruhenden Verpflichtungen ohne Entschädigung aufheben.

In den Motiven[69]) ist darauf hingewiesen, „daß die Majorität der Stände der Provinz Westfalen in ihren Berathungen dringend gebeten habe, den Zusatz in Betreff der Aufhebung aller bisherigen über den Wegebau bestehenden Observanzen u. s. w., sofern er im allgemeinen Gesetz keine Berücksichtigung finden könnte, in das provinzielle Wegereglement aufzunehmen, indem ausgeführt wurde, daß für die dortige Provinz und namentlich für das Fürstenthum Münster eher das ganze Gesetz, als in demselben der erbetene Zusatz für entbehrlich erachtet werden könne, daß das bestehende Herkommen sehr verschieden und die Ursachen dafür nicht auffindlich seien, daß daher ohne die beregte Bestimmung ein Heer von Prozessen entstehen würde. Dieses Votum sei um so bedeutsamer, als gerade die Provinz Westfalen in dieser Materie am reichsten an provinziellen Vorschriften sei. Seine Erklärung finde dasselbe in der großen Rechtsunsicherheit und dem Bedürfniß nach deren Beseitigung."

Bei der Entschließung über die Aufrechthaltung oder Beseitigung von Observanzen handelt es sich vorzugsweise um die Rechtsverhältnisse, welche sich zwischen Gemeinden und Gütern entwickelt haben. In großen Theilen der Monarchie bestehen Observanzen nach der Richtung, daß das Gut die Spanndienste und die Gemeinde die Handdienste, oder daß das Gut die Lieferung der Materialien, die Gemeinde die erforderlichen Dienste zu leisten hat. Diese Observanzen sind vielfach, wenn nicht in der Regel, aus einer natürlichen Entwickelung der thatsächlichen Verhältnisse hervorgegangen und entsprechen ebenso der Leistungsfähigkeit wie den Wünschen der Betheiligten. Es läßt sich nicht übersehen, wie tief eine radikale Aufhebung dieser Rechtsverhältnisse in den Haushalt der betheiligten Gemeinden und Güter eingreifen würde, zumal eine Statistik der observanzmäßigen Verpflichtungen nicht existirt. Es erscheint auch nicht Aufgabe der Wegegesetzgebung, im Interesse einer überall gleichmäßigen Gestaltung der Wegebaupflicht Rechtsverhältnisse, welche sich auf gesunder Grundlage entwickelt haben, zu zerstören, sondern die Wegegesetzgebung erfüllt ihre Aufgabe, wenn die bisherige Rechtsunsicherheit beseitigt und klare Grundsätze eingeführt werden, nach

---

[69]) Entw. v. 1865, Drucks. d. H.H. Nr. 11 § 59 S. 113, Entw. v. 1877/78, Drucks. d. Abg.H. Nr. 14 § 76 S. 51.

welchen die Person des Wegebaupflichtigen mit Leichtigkeit zu ermitteln ist.

Ob ein gültiger Titel des öffentlichen Rechts, insbesondere eine Observanz vorhanden, ist durch den Verwaltungsrichter in der Regel leicht festzustellen. Sollte in einzelnen Provinzen, insbesondere im Fürstenthum Münster auch nach Einführung der Wegeordnung die radikale Beseitigung aller Observanzen gewünscht werden, so kann dies im Wege der Provinzialgesetzgebung geschehen. Die Bedürfnisse eines kleineren Theiles der Monarchie rechtfertigen nicht eine allgemeine Gesetzgebung. Aus diesen Erwägungen ist in dem Entwurf vorgeschlagen, daß bestehende Titel des öffentlichen Rechts in Kraft bleiben sollen.

Die Entwürfe einer Wegeordnung enthielten ferner übereinstimmend folgende Vorschrift:

> Diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf den Wegebau, welche vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes durch privatrechtliche Titel begründet sind, bleiben nur insoweit in Kraft, als in den letzteren die Wegebaulast nicht blos nach den bisherigen allgemeinen oder besonderen gesetzlichen Vorschriften, Ordnungen, Gewohnheitsrechten und Observanzen anerkannt oder festgestellt ist.

und die Kommission für den Entwurf von 1877/78 hatte hierzu noch folgenden Zusatz beschlossen:

> Für die Urbarien, die gutsherrlich-bäuerlichen Regulirungsrezesse und Gemeinheitstheilungsrezesse gilt die Vermuthung, daß in denselben die Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf den Wegebau nach den bisherigen allgemeinen oder besonderen gesetzlichen Vorschriften, Ordnungen, Gewohnheitsrechten und Observanzen anerkannt oder festgestellt seien.

Auch wenn man dem Grundsatze der bezeichneten Entwürfe, daß alle observanzmäßigen Verpflichtungen aufzuheben seien, beipflichtet, stehen der hier vorgeschlagenen Bestimmung gewichtige Bedenken entgegen.

Dieselbe beabsichtigt, alle Verträge, Rezesse und gerichtlichen Erkenntnisse für aufgehoben zu erklären, wenn aus denselben hervorgeht, daß die Wegebaupflicht in Uebereinstimmung mit einer bestehenden Observanz geordnet worden ist. Motiv dieser Bestimmung war, daß diejenigen nicht besser gestellt werden sollten, welche eine die Observanz festsetzende Urkunde haben, als diejenigen, welche ein observanzmäßiges Recht, aber keine bezügliche Urkunde haben.

Dagegen sollten alle Verträge, gerichtliche Erkenntnisse und Rezesse in Kraft bleiben, wenn durch dieselben die Wegebaulast abweichend von dem bestehenden Recht geregelt worden war.

Der Vorschlag der Entwürfe macht hier eine Nachprüfung der Gründe der gerichtlichen Erkenntnisse und eine Nachprüfung des bei Abschluß der Rezesse bestehenden Rechtszustandes in jedem einzelnen Fall erforderlich. Die Rechtsunsicherheit würde auf diesem Wege nicht beseitigt, sondern vermehrt werden, zumal aus dem Inhalte sehr vieler Rezesse sich überhaupt gar nicht mehr feststellen läßt, ob die Kontrahenten die Wegebaupflicht in Uebereinstimmung mit der bestehenden Observanz oder zur Ausgleichung anderer Verpflichtungen festgesetzt haben.

Der von der Kommission zu dem Entwurf von 1877/78 beschlossene Zusatz geht zunächst von der rechtsirrthümlichen Voraussetzung aus, daß alle Rezesse stets Titel des Privatrechts seien, während nach der neueren Judikatur[70]) bestätigte Auseinandersetzungsrezesse und Urbarien in der Regel Titel des öffentlichen Rechts sind. Der Zusatz würde nach der Absicht der Kommission die Aufhebung der meisten rezessualischen Bestimmungen zur Folge haben, aber eine solche Aufhebung ohne Entschädigung würde seitens des Benachtheiligten als ein nicht gerechtfertigter Eingriff in wohlerworbene, meistens seit Dezennien bestehende Rechte empfunden werden.

Ein klares Wegebaurecht wird sich nur herstellen lassen, wenn dasselbe über privatrechtliche Fragen überhaupt nicht disponirt, sondern dieselben dem ordentlichen Richter überweist. Von diesem Gesichtspunkt aus schlägt der Entwurf vor, daß auf privatrechtliche Titel der Behörde gegenüber die Befreiung von der Wegebaulast nicht gestützt werden kann. Rezesse, gerichtliche Erkenntnisse und Verträge behalten hiernach ihre Kraft, aber die daraus abgeleiteten Privatrechte können nicht im Verwaltungsstreitverfahren, sondern nur vor dem ordentlichen Richter geltend gemacht werden. Es steht dieser Grundsatz in Uebereinstimmung mit den Grundsätzen des § 55 Zust.-Gesetzes (vgl. v. Brauchitsch Note 164) und mit den Grundsätzen der Hannoverschen Wegegesetzgebung (§§ 46 ff. Ges. v. 28. Juli 1851, Hannov. G. S. Abth. I S. 141 ff.).

Den Betheiligten erwachsen allerdings bei dieser Regelung der Angelegenheit insofern Schwierigkeiten, als die Erstattung der Wegebaukosten seitens des privatrechtlich Verpflichteten an den

70) S. § 18 Nr. 3 S. 279 d. W.

öffentlich-rechtlich Verpflichteten, welcher diese Kosten verauslagt hat, mit Weiterungen und Umständen verknüpft ist, und als auch häufig ein Zweifel obwalten kann, ob ein Titel dem öffentlichen oder dem Privatrecht angehört.

Um gerichtliche Prozesse über die hieraus entspringenden Streitigkeiten abzuschneiden, ist in § 23 des Entwurfs die Möglichkeit der Ablösung aller auf Titeln des Privatrechts beruhenden Verpflichtungen vorgesehen. Ebenso ist in dem § 23 auch die Ablösung aller auf speziellen Titeln des öffentlichen Rechts (Observanzen, bestätigte Rezesse) beruhenden Verpflichtungen zugelassen. Es ist zu erwarten, daß auf diese Weise ohne gewaltsamen Eingriff in bestehende Rechtsverhältnisse allmälig die Ueberleitung der auf speziellen Titeln des öffentlichen und Privatrechts beruhenden Rechtsverhältnisse zum gemeinen Wegerecht sich wird herbeiführen lassen.

In Uebereinstimmung mit den Grundsätzen in § 21 des Entwurfs ist die schiedsrichterliche Festsetzung in allen diesen Fällen auf Antrag eines der Betheiligten dem Bezirksausschuß überwiesen.

§§ 24—30.

Die §§ 24—30 stimmen in der Hauptsache mit den §§ 38—46 des Entwurfs einer Wegeordnung von 1877/78 überein und sind bei der kommissarischen Berathung des gedachten Entwurfs ohne wesentliche Aenderungen angenommen worden.[71]) Es ist daher hier nur folgendes zu bemerken. Der Grundsatz des § 24 ist geltendes Recht.[72]) Die folgenden Bestimmungen entsprechen einem praktischen Bedürfniß, weil das geltende Recht keine Bestimmungen enthält, was geschehen soll, wenn eine im Privileg nicht vorgesehene Erweiterung einer Verkehrsanstalt nöthig wird, oder der Hebeberechtigte die Baulast nicht tragen kann.

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1877/78 erklärte eine weitere Verleihung von Hebeberechtigungen für unzulässig, und die Kommission wollte dieselbe nur noch bei Fähren zulassen. Zu einer derartigen Bestimmung ist kein Bedürfniß vorhanden. Vom steuerpolitischen Standpunkt aus erscheint es angemessen, daß die Erhaltungskosten eines Weges von demjenigen bestritten werden, welcher den unmittelbaren Nutzen eines Weges hat. Von diesem Standpunkte aus ist die Beseitigung aller Wegezölle eines Kreises erst

---

71) S. oben § 19 Nr. 5 S. 296 ff. d. W.

72) S. oben S. 292 d. W.

dann gerechtfertigt, wenn die Zahl der befestigten Wege eine so große ist, daß alle Kreiseingesessenen von denselben Vortheil haben und durch die Aufbringung der Erhaltungskosten in Form einer Steuer alle diejenigen, welche von dem Wegenutze Vortheil haben, annähernd gleichmäßig getroffen werden.[73]) Dieser Zustand ist in den meisten preußischen Kreisen noch bei weitem nicht erreicht; vielmehr ist, außer in der Provinz Hannover, wo der Chausseeneubau abgeschlossen ist,[74]) die dem Bedürfniß entsprechende Zahl von Chausseen noch lange nicht hergestellt.[75]) Gegen die Aufhebung des Chausseegeldes ist ferner wohl nicht mit Unrecht geltend gemacht worden, daß nach Aufhebung des Chausseegeldes die Unterhaltung der Chausseen vielfach eine schlechtere geworden sei.[76])

Als wirthschaftliche Mängel der Wegegebühren sind andrerseits die hohen Kosten der Erhebung[77]) und die Belästigung des Verkehrs durch die Erhebung anzuerkennen.

Machen sich diese Mängel in manchen Kreisen in besonderem Grade fühlbar, so bleibt immer noch zu prüfen, ob die Deckung des Ausfalls durch Erhebung erheblich erhöhter Kreiskommunalabgaben nicht noch größere Beschwerden zur Folge haben würde.[78])

Es kann indessen zugegeben werden, daß wegen der Verkehrsbelästigung die Verwaltung die Einführung von Wege- und Brückenzöllen im Allgemeinen nicht zu begünstigen hat. Hieraus folgt aber nur, daß es die Aufgabe der zur Beschlußfassung über die Ein-

---

[73]) Vgl. Sax, die Verkehrsmittel, Wien 1878, S. 137 ff. F. T. Neumann, Gutachten über die progressive Einkommensteuer im Staats- und Gemeindehaushalte, Leipzig 1874, S. 52 ff. Hugenberg, Mittheilungen über den hannoverschen Wegebau, S. 54.

[74]) Hugenberg a. a. O. S. 45.

[75]) Vgl. Griepenkerl, Gestaltung der Wegegesetzgebung im deutschen Reich, S. 36.

[76]) Vgl. die „Verkehrsstraßen in Beziehungen zur Volkswirthschaft und Verwaltung. Von einem Fachmann. Berlin 1876.“ S. 11.

[77]) Faucher, „Vom Wegezoll und seinem Ersatz“, in der Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft u. Kulturgeschichte Bd. XXV. S. 186. Ferner „Der Wegebau im Lichte unserer Zeit“ von H. G., Freiburg 1875.

[78]) In Bayern hatte man schon 1808 als Wegegeldsurrogat eine Zugviehsteuer eingeführt, welche aber die größten Unzuträglichkeiten zur Folge hatte und 1822 wieder aufgehoben wurde. Der Referent der Wegebaukommission des dritten Kongresses deutscher Landwirthe hatte als Ersatz eine Wagensteuer vorgeschlagen. Faucher a. a. O. schlug vor, den Bodenbesitz, welchem der betr. Weg zu Gute kommt, mit einer Flächemiethe zu belegen und einen Zuschlag auf die Gebäudesteuer desselben zu legen, soweit die Straßenflucht zum Bau benutzt wird, vgl Griepenkerl, Gestaltung der Wegegesetzgebung im deutschen Reich, S. 62.

führung neuer Hebeberechtigungen kompetenten Behörden ist, die Nothwendigkeit der Einführung mit besonderer Sorgfalt zu prüfen, nicht aber, daß dieselben ganz zu beseitigen sind; denn es kommen Fälle vor, in denen Verkehrsanlagen, z. B. Brückenbauten, im Hinblick auf die Steuerkraft der Wegebaupflichtigen ohne Einführung von Zöllen überhaupt nicht zu Stande kommen können. Es liegt dann gewiß mehr im öffentlichen Interesse, daß die Verkehrsanlage mit Hebeberechtigung, als daß sie gar nicht zu Stande kommt.[79]) Es empfiehlt sich daher nicht, die Befugnisse der Verwaltung hier einzuschränken, zumal über einen Mißbrauch des Verleihungsrechts nirgends Klage geführt ist, im Gegentheil die Tendenz der Verwaltungsbehörden seit Jahrzehnten (vergl. d. V. v. 16. Juni 1838, die Kommunikationsabgaben betr.) dahin gerichtet ist, die Verkehrsabgaben nach Möglichkeit zu ermäßigen und zu beseitigen.[80])

Bei der kommissarischen Berathung des Entwurfs einer Wegeordnung von 1877/78 ist die Verleihung des Heberechts als zwecklos bezeichnet, da das Bestehen der Verkehrsanstalten für jeden Fall gesichert erscheine, sobald feststehe, daß der Wegebau eine Gemeindelast und im Falle der mangelnden Leistungsfähigkeit der Ausbau und die Unterhaltung von den Kreisen bezw. den Provinzen zu unterstützen sei. Hierbei ist übersehen, daß die Herstellung kostspieliger Verkehrsanstalten sehr häufig die Kräfte eines Kreises selbst in dem Falle übersteigt, wenn seitens des Provinzialverbandes ein erheblicher Zuschuß gewährt wird.

Der Entwurf von 1877/78 ließ gegen den auf die Ermäßigung und Ablösung der Abgaben, sowie die Höhe der Entschädigung bezüglichen Beschluß den ordentlichen Rechtsweg zu. Es empfiehlt sich indessen, wegen des inneren Zusammenhanges aller im § 30 des Entwurfs vorgesehenen Beschlüsse und wegen des vorzugsweise öffentlich-rechtlichen Charakters derselben ausschließlich das Verwaltungsstreitverfahren für zulässig zu erklären.

§ 31.

Die Bestimmungen des § 31 Abs. 1 und 2 über die Heranziehung von Fabriken ꝛc. sind aus dem Gesetz vom 28. Mai 1887,

---

[79]) Vgl. Stenogr. Berichte des Abg.-H. 1875 S. 327, 1876 S. 59, Komm. Ber. 1876 Drucks. Nr. 152 S. 16.

[80]) In Hannover hatten bis 1877 74 Wegeverbände die Einstellung des Chausseegeldes beschlossen, 53 dasselbe beibehalten, Hugenberg a. a. O. S. 53. In Preußen überhaupt hat die Mehrzahl der Kreise das Chausseegeld aufgehoben. Graf Hue de Grais, Handbuch der Verfassung u. Verwaltung, 5. Aufl. S. 471. Vgl. Georg Meyer, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Leipzig 1883, S. 491.

betr. die Heranziehung der Fabriken ꝛc. in der Provinz Sachsen, entnommen und sind in ähnlicher Form in den Wegerechten mehrerer Provinzen und in den verschiedenen Entwürfen einer Wegeordnung enthalten.[81]) Daß diese Bestimmungen in der Billigkeit liegen, ist von den gesetzgebenden Faktoren bei den kommissarischen Berathungen allseitig anerkannt. § 1 des Ges. vom 28. Mai 1887 enthält die in den Entwurf nicht aufgenommene Bestimmung, daß den Fabriken ꝛc. ein Beitrag nur auferlegt werden solle, „wenn und soweit die Mehrbelastung nicht durch die Erhebung von Chausseegeld gedeckt wird". Dieser auf Antrag des Provinziallandtages von Sachsen aufgenommene Zusatz erscheint, wie schon in den Motiven zu dem gedachten Gesetz hervorgehoben worden,[82]) entbehrlich, weil, insoweit das Chausseegeld die Wegebaulast deckt, die Voraussetzung einer erheblichen Vermehrung derselben fehlt.

§ 3 des gedachten Gesetzes bestimmt in Uebereinstimmung mit § 64 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883, daß über die Anträge auf Klage der Wegebaupflichtigen der Kreisausschuß entscheidet. Diese Fassung läßt Zweifel offen, ob auch die Wegepolizeibehörde befugt ist, die Beiträge der Fabriken ꝛc. zu einer Wegebesserung festzusetzen.[83]) Um dieselben auszuschließen, empfiehlt es sich, durch Verweisung auf den § 56 Abs. 1 und Abs. 5 des Zuständigkeitsgesetzes klar zu stellen, daß die allgemeinen Bestimmungen über die Heranziehung der nach öffentlichem Recht zum Wegebau Verpflichteten auch hier zur Anwendung kommen.

Die Absätze 4 und 5 des § 30 stimmen wörtlich mit dem Beschluß der Kommission zu dem Entwurfe von 1877/78 überein und ergeben sich aus der Natur der Sache. Es empfiehlt sich aus Gründen der Gesetzespolitik nicht, die über die Wegebaupflicht des Eisenbahnunternehmers geltenden Grundsätze an dieser Stelle abzuändern.[84])

§ 32.

Die vorgeschlagene Bestimmung entspricht dem geltenden Recht.[85]) Ein Bedürfniß, den Chausseebau zwangsweise durchzuführen, besteht nicht. Das Gesetz vom 10. Juni 1887 (G.S. S. 301) Art. III hat von einer Definition des Begriffs der Chausseen wegen der

---

[81]) S. oben § 20 S. 305 ff. d. W.
[82]) Drucks. d. H.H. Nr. 27 S. 5.
[83]) S. § 27 Nr. 6 S. 424 d. W.
[84]) S. hierüber § 26 S. 389 d. W.
[85]) S. § 23 Nr. 1 S. 323 d. W.

großen Schwierigkeit der begrifflichen Bestimmung abgesehen[86]) und es vorgezogen, die Anwendbarkeit der chausseepolizeilichen Bestimmungen von der staatlichen Anerkennung abhängig zu machen. Zur Abgrenzung der Chausseebaupflicht gegen die Wegebaupflicht im Allgemeinen dürfte es genügen, auf die Pflicht zum Bau und zur Unterhaltung nach den jederzeit geltenden Normativbestimmungen als das wesentliche Kriterium Bezug zu nehmen.[87])

§ 33.

Die Bestimmung des § 33 steht im Einklang mit dem geltenden Recht.[88])

§ 34.

Der Entwurf einer Wegeordnung von 1877 knüpfte an die mit Zustimmung des Bezirksraths erfolgte Uebernahme des Ausbaues eines öffentlichen Weges als Chaussee die Verpflichtung zur dauernden Unterhaltung[89]) und machte die Anwendbarkeit der polizeilichen Schutzvorschriften von der Aufnahme in das von dem Provinzialrath geführte Chausseeverzeichniß abhängig. Die Kommission übertrug dagegen die Führung des Chausseeverzeichnisses dem Provinzialausschuß und wollte nach erfolgter Eintragung eines Weges in das Chausseeverzeichniß die bezeichneten Wirkungen eintreten lassen.

Durch die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen sind die Befugnisse der staatlichen und der Selbstverwaltungsbehörden in zweckentsprechenderer Weise abgegrenzt. Durch § 25 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 und § 120 der Provinzialordnung vom 29. Juni 1875 ist die Festsetzung der Normativbestimmungen für den Chausseebau dem Provinziallandtage überlassen.[90]) Andererseits ist die staatliche Anerkennung einer Straße als Chaussee gemäß § 12 des Gesetzes vom 20. Juni 1887 (G. S. S. 301), dem Ober-Präsidenten übertragen. Wenn also beispielsweise ein Chausseebaureglement vier verschiedene Klassen von Chausseen prämirt, so hängt es von der Entscheidung des Ober-Präsidenten ab, ob er die staatliche Anerkennung, welche die Anwendbarkeit der zum Schutz der Chausseen erlassenen Bestimmungen über die Radfelgenbreite zur Folge hat, für alle oder etwa nur für die drei ersten Klassen zulassen will.

---

86) Vgl. Motive. Drucks. d. Abg.H. 1887 Nr. 121 S. 11.
87) S. oben § 22 S. 322 d. W.
88) S. § 23 Nr. 7 S. 332 d. W.
89) S. oben § 23 Nr. 6 S. 334 d. W.
90) S. oben § 25 Nr. 1 S. 342 d. W.

Es empfiehlt sich, an diesen Grundsätzen festzuhalten, dieselben aber dahin zu erweitern, daß die staatliche Anerkennung

1. die Anwendbarkeit aller zum Schutz und zur Erhaltung der Chausseen sowie zur Regelung des Verkehrs erlassenen Vorschriften,
2. die Verpflichtung des Unternehmers zur chausseemäßigen Unterhaltung des Weges nach Maßgabe der geltenden provinziellen Normativbestimmungen

zur Folge hat.

Die in Rede stehenden zur Zeit geltenden Vorschriften, welche nach erfolgter staatlicher Anerkennung Anwendung finden sollen, sind folgende:[91])

1. die Verordnung vom 17. März 1839 (G.S. S. 80);
2. das Gesetz vom 20. Juni 1887 (G.S. S. 301), welches an Stelle der §§ 1—8, 14, 16, 19 und 20 Absatz 1 der Verordnung vom 17. März 1839 getreten ist;
3. die gesetzlichen Bestimmungen zum Chausseegeldtarif vom 29. Februar 1840;
4. die Kabinets-Ordre vom 8. März 1832 und vom 6. Januar 1849, betreffend die Verpflichtung zur Schneeräumung.

§ 35.

Die zu Gunsten der ferneren Verleihung von Hebeberechtigungen im Allgemeinen geltend gemachten Gründe[92]) sprechen auch für die Zulässigkeit der ferneren Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung. In den Kreisen, welche auf ihren Kreischausseen noch Chausseegeld erheben, würde die Beschlußfassung über den Neubau von Kreischausseen ganz außerordentlichen Schwierigkeiten begegnen, wenn die Verleihung dieses Rechts in Zukunft ausgeschlossen sein sollte, da eine ungleiche Belastung der Kreisangehörigen die nothwendige Folge sein würde.

§ 36.

Die vorgeschlagenen Bestimmungen des § 36 Absatz 1 und 2 sind aus dem Entwurf einer Wegeordnung von 1875 (§ 27) entnommen und bei der Kommissionsberathung unverändert angenommen worden.[93]) Sie erscheinen erforderlich, um Rechtsstreitigkeiten bei der Umwandelung von Wegen in Chausseen vorzubeugen. In Uebereinstimmung mit den Grundsätzen der §§ 23 und 30 des

---

[91]) S. § 24 Nr. 3 S. 337 d. W.
[92]) Oben Motive zu §§. 24—30 des Entwurfs.
[93]) S. oben § 25 Nr. 2 S. 345 d. W.

Entwurfs ist an Stelle des Rechtsweges die Beschlußfassung über die zu gewährende Entschädigung dem Bezirksausschuß zugewiesen.

§ 37.

Der § 37 ist nach den Beschlüssen der Kommission zu dem Entwurfe einer Wegeordnung von 1877 redigirt (§§ 37 b. 37 f.).[94]) Die Bestimmungen sind erforderlich, um den wechselnden Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen.

§§ 38—40.

Die §§ 38—40 sind aus dem Entwurfe einer Wegeordnung entnommen und bei den kommissarischen Berathungen gebilligt worden.[95])

Die Beschränkung des Grundeigenthums zu Wegebauzwecken und die Entnahme von Wegebaumaterialien ist durch das Gesetz vom 11. Juni 1874 geregelt, sodaß es genügt, auf dasselbe zu verweisen.

Die §§ 39 und 40 rechtfertigen sich aus der Rücksicht, daß nicht Wegetheile, die als solche entbehrlich sind, in unnutzbarer und zerstückelter Lage verbleiben und daß den Adjazenten Nachtheile, insbesondere Pfändungsstreitigkeiten wegen Uebertritts von Vieh erwachsen, wenn sie schmale Streifen fremden Landes zwischen ihren Feldmarken erhalten.

Die Regulirung dieser Fälle wird zur Vereinfachung des Verfahrens zweckmäßig den Verwaltungsbehörden übertragen.

§ 41.

Die vorgeschlagenen Bestimmungen sind im Interesse der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs erforderlich. Gleichartige Anordnungen befinden sich in zahlreichen Wegeordnungen. Bei der Berathung der Entwürfe einer Wegeordnung ist die Aufrechterhaltung dieser Bestimmungen als zweckmäßig anerkannt worden.[96])

§ 42.

In älteren Wegeordnungen befinden sich verschiedene Bestimmungen, welche bezwecken, daß das Austrocknen der Wege und der freie Zutritt der Luft nicht behindert wird. Auf Grund dieser Bestimmungen kann die Beseitigung von Gebäuden und Anpflanzungen angeordnet werden. Bestehen solche Bestimmungen nicht, so kann gleichwohl die Beseitigung von Gebäuden und Anpflanzungen nach

[94]) S. oben § 30 Nr. 3 S. 469 d. W.

[95]) S. oben § 10 S. 99 d. W.

[96]) S. § 34 Nr. 4 S. 490, 495 d. W.

dem geltenden Recht von dem Adjazenten gefordert werden, sofern Polizeiverordnungen zu Recht bestehen, wonach Gebäude und Anpflanzungen nur in bestimmter Entfernung von einem Wege errichtet bezw. angelegt werden dürfen. Bestehen solche Wegeordnungen oder Polizei-Verordnungen nicht, so können die zur Trockenlegung des Weges erforderlichen Maßregeln von dem Wegebaupflichtigen gefordert werden, welcher den Adjazenten im Falle der erforderlichen Beseitigung von Gebäuden oder Anpflanzungen entschädigen muß.[97])

Bei der kommissarischen Berathung der Entwürfe einer Wegeordnung hat man an den Bestimmungen der Regierungsvorlage Anstoß genommen, wonach in ländlichen Ortschaften Gebäude künftig 3 Meter vom Rande des Weges zurückbleiben sollen und daß Pflanzungen, zu welchen auch geschlossene Waldungen und Parkanlagen gehören, nach Anordnung der Behörde bis auf 3 Meter gelüftet oder fortgeschafft werden können. Man fürchtete Chikanen gegen mißliebige Besitzer und beschloß daher in wiederholten Berathungen die Streichung der bezüglichen Bestimmungen.[98])

Bei der erfolgten Regelung des Verwaltungsstreitverfahrens kann von chikanöser Anwendung gesetzlicher Bestimmungen keine Rede sein. Es versteht sich auch von selbst, daß die Beseitigung von Gebäuden und Anpflanzungen nur ausnahmsweise im Interesse der Passirbarkeit des Weges geboten ist. Das Prinzip des Entwurfs, daß alle im Verkehrsinteresse nöthigen Maßnahmen gefordert werden können, darf aber an dieser Stelle nicht durchbrochen werden. Es kann sich nur fragen, ob die Pflicht zur Beseitigung von Gebäuden und Anpflanzungen dem Adjazenten oder dem Wegebaupflichtigen aufzuerlegen ist.

Der vorliegende Entwurf vermittelt zwischen den früheren Regiernngsvorlagen und den bei den kommissarischen Berathungen zur Geltung gebrachten Anschauungen. Die auf den alten Wegeordnungen beruhende Pflicht zur Beseitigung von Gebäuden und Anpflanzungen wird aufgehoben. Es soll die Beseitigung bestehender Anlagen ohne Entschädigung nicht mehr von den Adjazenten gefordert werden können. Ferner sollen die bezüglichen Beschränkungen des Grundeigenthums nur eintreten, sofern sie durch Polizeiverordnung eingeführt sind. Die Polizeiverordnungen sollen selbstverständlich keine rückwirkende Kraft haben. Dem Wegebaupflichtigen soll nach den allgemeinen Grundsätzen des Entwurfs (§ 5) auch die Pflicht

---

97) S. § 34 Nr. 3 S. 489 d. W.

98) S. oben § 34 Nr. 4 S. 496 d. W.

zur Zahlung der Entschädigung obliegen, falls die Beseitigung von Gebäuden oder Anpflanzungen im öffentlichen Interesse erforderlich wird, welche vor dem Erlaß solcher Polizeiverordnungen oder außerhalb des Geltungsgebiets solcher Verordnungen errichtet worden sind.

§ 43.

Durch die vorgeschlagene Bestimmung werden die Vorschriften der Kab.O. v. 8. März 1832 über die Verpflichtung zur Wegräumung des Schnees von den Kunststraßen (G.S. 1832 S. 19) und der V. v. 6. Januar 1849 (G.S. 1849 S. 80)[99]) auf alle öffentlichen Wege ausgedehnt. Die Bestimmung ist aus dem Entwurf einer Wegeordnung von 1877 entnommen und ist bei der kommissarischen Berathung keinem Widerspruch begegnet.

§ 44.

Im Einklange mit dem Entwurf einer Wegeordnung von 1877 und dem Beschluß der Kommission soll das Regulativ vom 17. Nov. 1871[100]) aufrecht erhalten werden, welches sich nur auf Gemeindewege bezieht und nach dessen wesentlichen Inhalt die königlichen Forsten zu besonderen von den Gemeinden geschiedenen Wegebaubezirken gestaltet sind.

Ueber das Verfahren in Wegesachen bedarf es in der Wegeordnung keiner Bestimmungen, da die Materie durch die §§ 55 ff. des Zuständigkeitsgesetzes erschöpfend und befriedigend geordnet ist.

Die Rayongesetzgebung gehört zur Kompetenz des Reichs. Die bezüglichen Vorschriften des Gesetzes vom 21. Dez. 1871 (R. G. Bl. S. 479 ff.) bleiben daher durch den vorliegenden Entwurf unberührt.

§ 45.

Die vorgeschlagene Bestimmung ist in den Entwürfen einer Wegeordnung von 1875 und 1877 enthalten und in dem allgemeinen Theil der Motive vom Entwurfe von 1875 eingehend gerechtfertigt worden.[101]) Bei den kommissarischen Berathungen hat dieselbe keinen Widerspruch gefunden.

---

99) S. § 24 Nr. 3 S. 338 d. W.
100) S. oben § 11 S. 175 d. W.
101) S. § 11 Nr. 8 S. 156 ff. d. W.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin W.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin W.

Germershausen, Albrecht

Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen Nebst Entwurf e. Wegeordnung

Bd.: 1

1890